
UNIVERSITY OF TORONTO
3 1761 00251366 1

HISTOIRE

DU

COMMERCE DE BORDEAUX

DEPUIS LES ORIGINES JUSQU'A NOS JOURS

THÉOPHILE MALVEZIN

HISTOIRE
DU
COMMERCE DE BORDEAUX
DEPUIS LES ORIGINES JUSQU'A NOS JOURS

« L'histoire du commerce est l'histoire de
la communication des Peuples. »
MONTESQUIEU. *(Esprit des Lois.)*

Utriusque memor.

QUATRIÈME VOLUME

XIXe SIÈCLE



BORDEAUX
IMPRIMERIE NOUVELLE A. BELLIER ET Cie, ÉDITEURS
Imprimeurs de la Chambre de Commerce
16, RUE CABIROL, ET RUE PORTE-DIJEAUX, 43
— 1892 —

AVANT-PROPOS

Nous avons étudié dans les volumes précédents cette première époque du commerce où les relations maritimes s'effectuent par la navigation du petit cabotage entre les divers ports de France, ou par celle du grand cabotage avec les ports des nations européennes, époque qui, malgré la découverte de l'Amérique, s'étend jusqu'aux premières années du XVII[e] siècle.

Nous avons vu naître la navigation au long cours, alors que les navires ne se bornèrent plus à naviguer dans les mers d'Europe, en longeant plus ou moins au large les rivages de la Méditerranée et ceux de l'Océan ; mais, suivant sur l'immense Océan les routes qu'avaient tracées Vasco de Gama vers le sud de l'Afrique et les Indes, et Christophe Colomb, à l'ouest, vers les Antilles et le continent américain, ils osèrent aborder à ces rivages inconnus, d'où ils rapportèrent l'or, l'argent et l'ivoire, et, ce qui était plus précieux encore, les épices, le cacao, le café, le sucre, l'indigo, la cochenille. Nous avons vu le système colonial favoriser cette navigation au long cours accomplie par les navires à voiles.

A l'époque où nous sommes arrivés, un nouveau et puissant moyen de propulsion, la vapeur, va devenir l'instrument adopté par les temps modernes. Dès les premiers jours du XIX[e] siècle nous pouvons signaler les premiers essais de cette force puissante que le génie de l'homme, après de laborieux efforts, ne tardera pas à maîtriser et à appliquer aux communications sur les fleuves et sur les mers, comme à celles sur les routes de terre.

La rapidité, la régularité, l'économie du nouveau moyen de transport, vont amener une révolution immense dans les relations commerciales des peuples, et caractériser l'époque actuelle de l'histoire du commerce.

Dans les premières années du siècle, la puissance de la vapeur n'a reçu que de timides applications et n'a pas encore été employée à la grande navigation, et nous aurions pu classer le commencement de cette époque dans celle de la navigation à voile. Telle avait été d'abord notre intention ; mais nous avons toutefois pensé qu'il était mieux de prendre l'ère nouvelle dès son aurore, dès les premiers voyages des bateaux à vapeur sur les rivières, précurseurs des traversées transatlantiques.

Qu'il nous soit permis de signaler les préludes de l'emploi de la vapeur.

Lorsque Denis Papin eut constaté la force d'expansion de l'eau dilatée par la chaleur, il conçut l'idée de se servir de cette force pour faire mouvoir une roue à palettes, faisant fonctions de rames et entraînant la marche d'un bateau; mais il ne reste pas de traces des essais d'application qu'il put faire de cette idée, émise dès 1695. On a prétendu que même avant cette époque, en 1687, le Français Duguet, précédant Papin, avait fait quelques tentatives infructueuses dans le même but. L'idée aurait sommeillé jusqu'en 1730, époque à laquelle elle aurait été reprise, sans résultats plus satisfaisants, par l'Anglais Jonathas Hull.

En 1753, l'Académie des Sciences de Paris avait proposé comme sujet de prix la recherche d'un moyen de suppléer à l'action du vent pour faire marcher les navires. Dans ce concours, auquel prit part Jacob-Rodrigues Péreire, des systèmes très ingénieux furent proposés; mais aucun n'était fondé sur l'application de la force de la vapeur à la navigation.

Cette question devint l'objet des études du marquis de Jouffroy, qui avait vu fonctionner la première machine à vapeur industrielle établie en France, la pompe à feu de Chaillot, œuvre de Constantin Perrier; et il s'occupa avec celui-ci de quelques essais qui restèrent infructueux. Jouffroy fut plus heureux en province. Il fit construire à Lyon, en 1780, une machine qu'il posa sur un bateau de 46 mètres de long, portant une charge de 300 tonneaux. L'installation ne fut complète que trois ans après; et, le 15 juillet 1783, Jouffroy remonta la Saône, au grand ébahissement des spectateurs, qui voyaient avec étonnement le navire marchant contre courant sans voiles et sans rames.

Jouffroy voulut créer une Compagnie et obtenir le privilège

de l'exploitation de sa découverte; mais, alors, pour obtenir le privilège du roi, il fallait préalablement obtenir l'approbation officielle de la découverte. Le ministre, M. de Calonne, consulta l'Académie des Sciences pour savoir s'il y avait invention utile. Le 31 janvier 1784 l'inventeur reçut du ministre une lettre lui annonçant que, d'après l'avis de l'Académie des Sciences, et sans tenir compte de l'expérience de Lyon, la concession du privilège de la pompe à feu destinée à suppléer aux chevaux pour la navigation des rivières, était subordonnée à une nouvelle épreuve à accomplir à Paris. Cette nouvelle épreuve comportait des dépenses considérables, et Jouffroy était à bout de ressources. La Révolution arriva peu après, et Jouffroy découragé perdit tout espoir de réaliser son invention. Ce n'est que de nos jours qu'il a été rendu à son mérite une justice tardive et incomplète.

Quelques années plus tard, l'Américain Fulton, profitant des idées de ses devanciers, et à l'aide des fonds que mit à sa disposition son compatriote Livingston, put faire naviguer sur la Seine, le 9 août 1803, un bateau qui marcha contre le courant avec une vitesse de 6 kilomètres à l'heure. Le *Recueil Polytechnique des Ponts et Chaussées* nous en a conservé la relation (1).

Le succès de cette expérience resta sans résultats. Fulton était cependant parvenu à faire connaître son projet à Napoléon, qui préparait alors au camp de Boulogne une descente en Angleterre. Napoléon aurait, a-t-on prétendu, repoussé Fulton comme un de ces charlatans qui n'ont d'autre but que d'attraper de l'argent. La vérité est que Napoléon écrivit à celui qui lui avait transmis le projet :

« Monsieur de Champigny, je viens de lire le projet du
» citoyen Fulton, ingénieur, que vous m'avez adressé beaucoup
» trop tard, *en ce qu'il peut changer la face du monde.* Quoi
» qu'il en soit, je désire que vous en confiiez immédiatement
» l'examen à une commission de membres choisis par vous
» dans les différentes classes de l'Institut. C'est là que l'Europe
» savante doit choisir des juges pour résoudre la question dont
» il s'agit. Une grande vérité, une vérité physique et palpable,
» est devant mes yeux. Ce sera à vous, Messieurs, de la voir

(1) An XI, 6e cahier.

» et tâcher de la saisir. Aussitôt le rapport fait, il vous sera
» transmis et vous me l'enverrez. Tâchez que ce ne soit pas
» l'affaire de plus de huit jours, car je suis impatient.

» Sur ce....., etc.

» De mon camp de Boulogne, 21 juillet 1804.

» Signé : NAPOLÉON (1). »

Le camp de Boulogne fut levé, l'attention de l'empereur attirée ailleurs, et Fulton, découragé, revint en Amérique.

Les Américains, moins soucieux des rapports officiels des corps savants, avaient concédé, dès 1797, à Livingston et Fulton le privilège de la navigation à vapeur dans les eaux fluviales des États-Unis. Après l'expérience faite à Paris en 1803, ils avaient renouvelé pour vingt ans ce privilège dont il n'avait pas été fait usage. Ce ne fut toutefois qu'à la condition de remonter l'Hudson avec une vitesse de 6,400 mètres à l'heure.

Il fallut bien du temps avant de pouvoir construire un bateau. L'illustre constructeur anglais James Watt fournit l'appareil à vapeur, et enfin, au mois d'août 1807, le bateau *le Clermont,* que le peuple appelait *la Folie-Fulton,* quittait le quai de New-York et remontait l'Hudson jusqu'à Albany, dirigé par Fulton. Nul passager n'avait osé courir les dangers qu'on redoutait pour ce voyage. Au retour, on raconte qu'un passager se présenta pour aller à New-York, et offrit 6 dollars pour la traversée. Cette faible somme était la première rémunération pour ces longs et coûteux essais. L'inventeur versa des larmes en la recevant.

Bientôt des services réguliers de navires à vapeur allaient s'organiser en Amérique, plus tard en Angleterre, puis en France; la navigation à vapeur était née, grandissait, franchissait les mers, et, suivant l'expression de Napoléon en 1804, elle allait changer la face du monde.

La division naturelle de notre sujet comprend cinq parties.

La première partie forme l'histoire du *Consulat et de l'Empire.* La vapeur est connue et appliquée parfois à l'étranger. Son application va naître en France. Mais les communications internationales maritimes sont rares ou n'existent plus. La guerre et le blocus continental anéantissent le commerce.

(1) Guillaumin. *Dict. du Commerce et de la Navigat.*, p. 255.

La seconde partie comprend l'époque de *la Restauration*, pendant laquelle se dessine nettement la lutte entre le système prohibitif et protecteur et celui de la liberté des échanges et de la modération des tarifs douaniers. Les Chambres de commerce prennent une part active aux discussions soumises au Parlement.

L'époque du *règne de Louis-Philippe* est caractérisée par la continuation de la lutte économique, et surtout par la création des voies de communication desservies par la vapeur, navires et chemins de fer. Elle forme la troisième partie de notre étude.

La quatrième s'occupe de *la République de 1848, de la Présidence et du second Empire*. Elle signale, d'une part, l'application aux traités de commerce d'une liberté économique plus large; de l'autre l'extension des moteurs à vapeur pour les voies de communication par terre et par eau; l'emploi de l'électricité pour les télégraphes; le développement des chemins de fer et des canaux intérieurs, le percement de l'isthme de Suez.

Dans la cinquième partie nous retraçons l'image de la *situation actuelle* depuis l'avènement de la République de 1870, jusqu'à la fin de l'année 1886.

Pendant cette époque se prononcent des tendances, suivies de consécrations légales, pour revenir au système protecteur et à des tarifs douaniers élevés, non plus seulement pour les produits manufacturés, mais pour les produits agricoles, pendant que continue le développement et le perfectionnement des voies de communication de toutes sortes. Nous voyons se poser, non sans inquiétudes de la part des populations et des pouvoirs publics, une nouvelle face du problème des relations internationales, celle de l'égalisation des prix des marchandises sur les divers marchés de l'univers, amenée par la baisse des prix de transport, problème dont les conséquences apportent de profondes perturbations dans les conditions anciennes de l'agriculture, de l'industrie et du commerce.

Pour écrire l'histoire de ces diverses époques, nous avons, suivant notre habitude, recherché les documents originaux. Nous les avons rencontrés dans un grand nombre de publications contemporaines diverses; dans les publications officielles des douanes et du ministère des finances; dans celles du ministère du commerce.

Enfin nous avons largement puisé aux sources que nous offrait la Chambre de commerce.

Outre les registres manuscrits des délibérations anciennes, les comptes rendus annuels émanés de ses présidents depuis 1839, les volumes imprimés de ses délibérations annuelles, la Chambre a publié à diverses reprises des rapports, des lettres et des mémoires sur divers sujets importants, ainsi que des documents statistiques intéressants sur les mouvements de la navigation, des importations et des exportations.

Nous devons rendre un hommage bien sincère aux Chambres de commerce de Bordeaux. Depuis 1705, elles ont toujours été composées d'hommes d'affaires pratiques et éclairés parmi lesquels il s'en est trouvé de très remarquables. Quand on a, comme nous, non pas feuilleté, mais analysé la plume à la main ces immenses collections de délibérations, de correspondances, de mémoires de la Chambre de commerce depuis son origine jusqu'à 1886, on est rempli d'admiration pour l'étendue et la variété de ses travaux, pour le bon sens pratique qui n'exclut pas l'élévation des idées, dans l'étude des plus hautes questions de l'économie politique, des finances et du droit international.

On est surtout frappé de cette tendance généreuse et traditionnelle pour la plus grande extension, sagement ordonnée, de la liberté commerciale.

LIVRE SIXIÈME

Troisième Époque. — LA VAPEUR ET L'ÉLECTRICITÉ

XIXe SIÈCLE

LIVRE SIXIÈME

Troisième Époque — LA VAPEUR ET L'ÉLECTRICITÉ

XIXe SIÈCLE

AVANT-PROPOS. — Division du sujet.

PREMIÈRE PARTIE. — Le Consulat et l'Empire.

CHAPITRE PREMIER. — Le Consulat.

CHAPITRE II. — L'Empire.

Art. 1er. — Histoire générale du Commerce de Bordeaux.
Art. 2. — La Chambre de commerce.
Art. 3. — Les Vins.

DEUXIÈME PARTIE. — La Restauration.

CHAPITRE PREMIER. — Histoire générale du Commerce de Bordeaux.

CHAPITRE II. — Détails sur le mouvement du Commerce.

Chambre de commerce. Navigation. Entrepôt. Vins. Douane.

TROISIÈME PARTIE. — Règne de Louis-Philippe.

CHAPITRE PREMIER. — Histoire générale du Commerce de Bordeaux.

CHAPITRE II. — Institutions du Commerce.

Chambre de commerce. Tribunal de commerce. Agents de change. Courtiers. Banque de Bordeaux. Hôtel des monnaies.

CHAPITRE III. — Commerce intérieur.

Art. 1er. — Agriculture et industrie.
Art. 2. — Voies de communication par eau et par terre.
Art. 3. — Octrois de la Ville.

Voir la table-sommaire à la fin du volume.

TROISIÈME ÉPOQUE

LA VAPEUR ET L'ÉLECTRICITÉ

XIXe SIÈCLE

PREMIÈRE PARTIE

LE CONSULAT ET L'EMPIRE

CHAPITRE PREMIER

Le Consulat.

La glorieuse campagne du général Bonaparte en Italie avait amené l'Autriche à signer les préliminaires de Leoben (1797). L'Angleterre elle-même avait manifesté des tendances pacifiques, et des conférences en vue de la paix s'étaient ouvertes à Lille. Le traité de Campo-Formio, le 17 octobre 1797, donna à la France la rive gauche du Rhin et la Belgique. Mais l'Angleterre ne put consentir à voir la France maîtresse d'Anvers et des bouches de l'Escaut. Ainsi s'éteignirent bientôt les vaines lueurs d'espérances de paix ; et, profitant du départ pour l'Égypte de Bonaparte et de notre meilleure armée, les puissances continentales, obéissant à l'influence du fameux William Pitt, formèrent une nouvelle coalition contre la France.

Le commerce de Bordeaux était anéanti depuis les huit années que durait la guerre maritime, et qu'il était soumis, comme celui de toute la France, aux mesures désastreuses qui avaient aggravé la crise financière et commerciale. Les finances publiques étaient dans le plus triste état, et les gouvernants, à bout d'expédients insuffisants ou funestes, cherchaient en vain un palliatif à une situation effrayante. Il avait cependant fallu décréter que les assignats n'auraient plus cours forcé.

Le louis d'or de 24 livres était graduellement arrivé à se payer en assignats, le 27 pluviôse an IV, jusqu'à 7,094 livres. On avait vu à 6 francs la rente 5 pour 100. Les mandats territoriaux, qui avaient succédé aux assignats, n'avaient pas tardé à tomber dans le même discrédit. Le Directoire fit une véritable banqueroute. L'intérêt de la dette s'élevait à 288 millions. Il en remboursa les deux tiers par une émission de bons de biens nationaux, qui perdaient les cinq sixièmes de la valeur nominale pour laquelle ils étaient émis, et consolida l'autre tiers. Encore fallut-il faire un emprunt de 100 millions.

Bonaparte revint d'Égypte. Tous les partis lui offrirent le pouvoir. Il le prit le 18 brumaire, sous le nom de Premier Consul. L'espoir revint à la France qui se sentit revivre, tant elle était lasse du désordre, de la terreur, de la misère et de la faim. Les plus farouches terroristes devinrent les plus chauds partisans du Premier Consul.

Le seconde campagne d'Italie et les victoires de Moreau en Allemagne amenèrent la paix de Lunéville avec l'empereur, et la rive gauche du Rhin revint à la France.

La guerre maritime durait toujours contre l'âpre nation qui se proclamait orgueilleusement la reine des mers, et qui l'était réellement. Mais là aussi, même dans la tenace et persévérante Angleterre, s'était formé un parti qui désirait la cessation des hostilités. La dette publique dépassait 12 milliards de francs ; la crise financière était terrible ; les maisons de banque et celles du commerce des marchandises étaient décimées par les faillites. Les fabriques ne trouvaient plus de débouchés. La Banque d'Angleterre elle-même était menacée. Les vivres étaient montés à des prix qui plongeaient dans la plus profonde misère les classes laborieuses, privées de travail et de salaires.

L'Europe tout entière était dans la même situation.

Le 25 mars 1802 fut signée la paix d'Amiens.

Déjà l'espoir de la paix avait fait sentir son heureuse influence. Le chiffre des importations qui avait été pour la France, en l'an VIII (1800), de 325 millions, s'était élevé en 1801 à 417 millions, et celui des exportations de 271 à 305 millions. On était encore bien loin des chiffres de 1787 à 1790 ; mais on espérait y revenir.

Bordeaux espérait notamment que des traités de commerce feraient revivre les anciennes relations d'affaires, et qu'on

pourrait renouer, avec modifications, les stipulations favorables du traité de Versailles de 1786.

La Chambre de commerce, reconstituée le 3 nivôse an XI, (24 décembre 1802), s'occupa activement de cette importante question, et chargea du rapport l'un de ses membres les plus éminents, M. Portal.

Se plaçant au point de vue du traité de 1786, et tout en signalant les améliorations qu'il était nécessaire d'y apporter, et dont l'expérience avait fait comprendre la nature et l'importance, M. Portal et la Chambre de commerce étudiaient quelles devaient être les conditions essentielles d'un nouveau traité.

Nous ne pouvons donner ici dans son entier ce remarquable travail, que les Chambres de commerce qui se sont succédé à Bordeaux ont tenu à s'approprier à diverses reprises. Nous laissons de côté ce qui a rapport aux effets pratiques qu'avait eus le traité de Versailles, pour analyser les bases à établir en se servant de l'expérience acquise par ce traité.

Le mémoire indique que les droits sur les vins, eaux-de-vie et vinaigres, principaux articles d'exportation, sont tellement élevés en Angleterre, qu'ils sont en réalité prohibitifs. Ils étaient à ce moment de 2,558 francs par tonneau de vin, 770 par tonneau de vinaigre et 22 fr. 25 par velte d'eau-de-vie. Les vins de Portugal payaient 73 livres sterling, soit 1,825 francs par tonneau.

Il demande la réduction de ces droits à 50 pour 100 au dessous des chiffres qui avaient été fixés en 1786.

Il fait remarquer qu'avec des droits si élevés, l'Angleterre elle-même consomme peu de nos vins, et que la plus grande partie de ceux que nous lui envoyons sont expédiés pour ses possessions lointaines, parce qu'ils jouissent pour leurs colonies d'un drawback de 95 pour 100, de sorte qu'à Calcutta ils sont à meilleur marché qu'à Londres :

« Il faut insister sur ce que les droits pour l'Irlande soient
» dans la proportion des deux tiers de ceux pour l'Angleterre,
» proportion admise par le traité de Versailles.

» On doit encore demander que ces droits soient fixés *ad*
» *valorem*, et non à la mesure, l'introduction des marchan-
» dises anglaises étant basée sur leur valeur. »

Il indique que d'après des relevés exacts, faits sur les registres des douanes anglaises, la quantité de vins qui se

consomme en Angleterre et dans ses colonies s'élève à 60,000 tonneaux; que pendant le dernier traité nos exportations annuelles en Angleterre de vins, eaux-de-vie et vinaigres, s'élevèrent à une valeur d'environ 14 millions.

« Mais depuis le luxe a beaucoup augmenté. L'habitude de » boire du vin se propage en Angleterre. Les Anglais boivent » plus de vin d'Oporto que de vin de France, mais c'est à cause » de la différence dans le prix. Ce qui fait douter que les » Anglais aiment mieux les vins d'Oporto que les nôtres, c'est » que dans les dîners de cérémonie chez les gens riches, on ne » sert que du *claret* ou vin de France et des vins de Madère. » Mais ce qui est une raison de nous faire donner la préférence, » c'est que le claret est le vin *le plus honorable* en Angleterre » et qu'il est impossible de dire les quantités que l'on en » consommerait si, au lieu de payer chaque bouteille 10 à » 12 francs, on pouvait le vendre de 3 à 4 francs. »

M. Portal examine ensuite l'influence que l'introduction des marchandises anglaises pourrait avoir sur le débit des fabriques françaises, et il ajoute : « Il est très essentiel de dire que dans » la fixation des droits il ne faudra pas prendre pour base » unique la différence qui peut exister entre les fabriques » anglaises et les fabriques françaises pour telle ou telle » marchandise ; mais aussi se guider sur ce qu'il en coûte » pour la contrebande. La contrebande a des moyens si actifs, » si puissants, qu'elle s'introduit partout, même pour les » marchandises du plus gros volume. » Il signale la fraude en Angleterre. « Mais, de tous les États de l'Europe, la France est » sans contredit celui où la fraude se fait le plus ouvertement. » Tous nos magasins renferment des marchandises anglaises, » et les moyens d'introduction sont organisés à ce point qu'on » les rend à jour fixe dans le lieu désigné, moyennant une » prime d'assurances proportionnelle au volume et à la » valeur.

» La Hollande, la Belgique et la Suisse sont les principaux » points d'entrée ; et les moyens employés pour la surveillance » sont ceux employés pour la fraude.

» La force des choses veut qu'une marchandise prohibée » soit introduite malgré la prohibition, si le coût d'achat et » les frais de contrebande laissent encore un bénéfice suffisant » à l'acheteur..... Ainsi, toute marchandise sur laquelle il est

» possible de faire de la contrebande doit être admise, et les
» droits d'entrée ne doivent être fixés qu'à 4 ou 5 pour 100
» plus haut, tout au plus, que ce qu'il en coûterait par la voie
» des contrebandiers.

» Mais ce système, bien qu'il soit fondé sur la nature des
» choses, sera combattu, sans doute, par quelques villes
» manufacturières. Elles répéteront ce qu'on leur a fait dire si
» souvent sur les privilèges qu'elles doivent obtenir ; sur les
» dangers de la concurrence étrangère ; sur la nécessité de ne
» consommer en France que des marchandises françaises ;
» sur l'avantage de multiplier le travail parmi nous.....

» ... Nous regardons comme une profonde erreur en
» administration de vouloir s'isoler des autres peuples. Ce
» système est vicieux partout et il est impossible en Europe.
» Les communications de toute nature qui existent entre les
» nations européennes établissent entre elles une sorte de
» communauté dans les goûts, les pensées et les habitudes.
» De cette communauté dans les affections et les désirs, naît
» le besoin de rendre faciles les échanges de tous les produits
» respectifs de l'agriculture et de l'industrie.

» Quand on s'oppose à ce besoin, alors la contrebande s'en
» mêle ; les gouvernements sont trompés, leur autorité est
» méconnue, et toujours le besoin et le désir sont plus ou moins
» satisfaits.

» Cette pensée n'est pas une vaine théorie. Elle est basée
» sur l'observation et l'expérience de tous les jours. Nous osons
» la proclamer comme fondamentale. Elle seule est grande
» dans ses développements, heureuse dans ses résultats. Elle
» seule peut faire arriver les nations au plus haut degré de
» puissance qui leur soit destiné.

» Les fabriques elles-mêmes s'améliorent et prospèrent sous
» son influence..... Or, sans le besoin constant de se perfec-
» tionner, l'industrie ne fait pas de progrès : elle rétrograde
» au contraire ; et alors l'industrie étrangère, servie par la
» contrebande, et la contrebande facilitée par la force des
» choses, s'emparent de toutes les avenues, de toutes les
» consommations et finissent par absorber tous les moyens et
» détruire jusqu'aux dernières espérances. »

En terminant, le rapporteur, au nom de la Chambre de
commerce, disait que le traité entre la France et l'Angleterre

était nécessaire, et exprimait le vœu qu'il serait entre les deux nations un nouveau gage de paix et d'amitié.

L'opinion publique reconnaissait l'utilité de reprendre et de régler les relations depuis si longtemps interrompues. « Il » faut faire un traité de commerce », disait Cambacérès.

Le premier consul écrivait à notre ambassadeur à Londres, dès le 16 juin 1801, alors qu'on négociait en vue de la paix : « Les relations commerciales entre les deux pays seront fixées » par un traité de commerce. En attendant, les denrées et les » marchandises provenant du sol et des manufactures de » chacun des deux pays seront réciproquement reçues sans » pouvoir être assujéties à aucun droit qui ne frapperait pas » également les marchandises et denrées analogues importées » par d'autres nations. »

On ne pensait pas d'ailleurs que l'entrée des marchandises étrangères pût nuire aux manufactures nationales. Chaptal, membre de l'Institut et conseiller d'État, avait publié en 1800, au sujet de l'état industriel de la France et des moyens de l'améliorer, un travail qu'il résumait ainsi :

« Ce n'est pas en prohibant l'entrée des produits étrangers » qu'on donnera l'avantage à nos fabriques nationales. Cette » prohibition entraîne avec elle trois inconvénients majeurs : » 1° de frustrer l'État d'un revenu de douanes ; 2° de présenter » un appât à la contrebande ; 3° de ne plus offrir de stimulant » à l'émulation de nos fabricants. » Il recommandait aux manufacturiers français d'apprendre des Anglais l'emploi judicieux des mécaniques, la division du travail, le choix des localités les plus favorables à l'industrie et à l'économie des frais de transport des matières premières et des produits fabriqués (1).

Le commerce de Bordeaux avait fondé sur la paix l'espoir du rétablissement, dans d'excellentes conditions, des relations commerciales.

Malheureusement ces espérances ne devaient pas tarder à s'évanouir.

La France avait pris une extension territoriale considérable : la Belgique lui appartenait, la Hollande était sous son influence.

---

(1) Chaptal. *Essai sur le développement des arts chimiques en France.* Paris, an VIII.

Elle possédait une longue ligne de côtes sur l'Atlantique et la mer du Nord et paraissait disposée à l'étendre encore. Bientôt ces limites, la rive gauche du Rhin vers le nord, et le Piémont, devenu province française, au sud, ne lui paraîtront plus suffire à ses projets ambitieux. C'étaient là les craintes qu'exprimaient les Anglais.

Ils voyaient avec dépit le commerce maritime reparaître et les manufactures se préparer à faire concurrence aux leurs.

Ils regrettaient que le traité d'Amiens eût rendu à la France ses colonies. Déjà les navires français reparaissaient sur les mers. Les ports de l'Océan avaient fait de nouveaux armements. Bordeaux, notamment, avait envoyé ses navires en Afrique pour la traite des nègres ; aux Antilles, nouvellement restituées, à la Louisiane française, à la Réunion, dans l'Inde. Saint-Domingue manquait, il est vrai.

Non seulement la jalousie commerciale des Anglais était excitée par cette renaissance du commerce maritime français et par la concurrence qui allait leur être faite pour les denrées des colonies, sucres, cafés, tabacs ; mais aussi par la concurrence sur le marché européen des produits des manufactures françaises.

Ils avaient pu apprécier les progrès de ces manufactures.

L'industrie française, surexcitée après le traité de 1786 par la prospérité des fabriques anglaises dont les articles pénétraient dans le royaume, avait fait des progrès réels dans son outillage et dans ses procédés de fabrication.

Ces progrès avaient été constatés par les députés de Bordeaux à l'Assemblée nationale dès le 1er janvier 1791, en ces termes : « On avait dit que le traité de commerce avec » l'Angleterre anéantirait notre commerce et nos manufactures. » Il est positif aujourd'hui qu'ils les a régénérés ; que notre » commerce n'a jamais été plus prospère, ni nos manufactures » plus florissantes ; qu'elles imitent les manufactures anglaises, » et les prix de revient sont plus bas, et que de nouveaux » débouchés s'ouvrent chaque jour pour elles. »

Ils avaient été constatés surtout en 1798, à la première Exposition de l'industrie qui fut faite à Paris par l'initiative du ministre François de Neufchâteau. L'Exposition eut lieu au Champ-de-Mars, au mois de septembre, et Chaptal a retracé les heureux résultats de cette hardie tentative. « L'Exposition

» n'a pas été très nombreuse, écrivait François de Neufchâteau,
» mais c'est une première campagne, et cette campagne est
» désastreuse pour l'industrie anglaise. Nos manufactures
» sont les arsenaux d'où doivent sortir les armes les plus
» funestes à la puissance britannique. »

A la seconde Exposition, qui eut lieu en 1801, à la veille de la paix, le premier consul et ses illustres amis, Chaptal, Berthollet, Monge, remarquèrent l'état satisfaisant des fabriques françaises. On admira la laine des mérinos du troupeau de Rambouillet, et les tissus de laine occupèrent une place importante. Louviers, Sedan, Reims avaient envoyé des produits remarquables. Les tissus de coton étalaient une réelle variété de créations. Le jury cependant n'accorda qu'à grand'peine une médaille de bronze à Jacquart, devenu illustre depuis ; et encore le jury faisait-il acte d'intelligence et de courage, car les fabricants de Lyon et les représentants de l'industrie de la soie, endormis dans la routine, repoussaient en aveugles la grande invention qui devait donner à leur industrie une si vive impulsion et un si grand éclat, et leur apporter de si beaux bénéfices.

En 1802, au moment de la paix d'Amiens, eut lieu une Exposition qui fut suivie très attentivement par les Anglais qui la visitèrent en grand nombre. Le premier consul en fit les honneurs au célèbre Fox. Les industriels anglais remarquèrent les progrès croissants de l'industrie française, et purent admirer les premiers métiers perfectionnés appliqués au tissage de la laine.

Le commerce anglais regrettait la paix. Son gouvernement ne voulait pas abandonner Malte, dont il avait pris l'engagement de se dessaisir. D'autre part, Bonaparte exigeait Malte. Les hostilités recommencèrent; Bonaparte avait répondu par une déclaration de guerre du 22 mai 1803 au manifeste de l'Angleterre.

Les Anglais n'avaient pas attendu la déclaration de guerre pour s'emparer de 1,200 navires appartenant à la France et à la Hollande.

Bordeaux fut très éprouvé, 156 de ses navires étaient à la mer, en cours de voyage; 63 furent capturés; 23 disparurent; 36 restèrent en relâche, et leur valeur ne tarda pas à être dévorée par les frais; 9 furent considérés comme innavigables et vendus comme vieux bois; 25 seulement furent assez heureux

pour rentrer au port avec leur chargement; mais bientôt, désarmés, démâtés, ils n'eurent plus qu'à pourrir dans quelque coin de la rade.

Les quais déserts et silencieux, le port qui ne recevait plus de navires étrangers et n'avait plus que ces vaisseaux rasés, offraient l'image de la désolation. Seules quelques barques, employées au transport fluvial, conservaient un reste de mouvement.

Le commerce des colonies n'existait plus. Saint-Domingue, en insurrection, avait massacré les blancs. La Louisiane était vendue aux États-Unis pour 15 millions de dollars.

Les vins, les eaux-de-vie, ne s'expédiaient plus.

Telle était la triste situation des propriétaires de vignobles, des armateurs, des commerçants, des marchands, et de toute cette population ouvrière qui vivait naguère de la culture et de la vente des vins, des transports, des manipulations et de la vente des sucres, des cafés et des autres produits coloniaux, lorsque, le 18 mai 1804, Napoléon fut proclamé empereur.

CHAPITRE II

L'Empire.

Article premier. — *Histoire générale du Commerce de Bordeaux.*

L'avènement du nouveau souverain n'amena aucune amélioration dans la situation du commerce bordelais.

La France était en guerre avec l'Angleterre depuis le mois de mai 1803; et dans les années suivantes, elle le fut avec la Suède, la Russie, l'Empire, le royaume de Naples, la Prusse.

Le commerce maritime n'existait plus ni avec les colonies, ni avec les neutres qui, dans les guerres antérieures, venaient acheter nos produits, pour leur propre compte, ou pour celui des belligérants eux-mêmes; qui avaient transporté nos expéditions pour nos colonies et nous en avaient rapporté les denrées.

Nos produits restaient invendus et sans valeur. Les vignes ne recevaient plus qu'une culture insuffisante et réglée par la plus sordide parcimonie. A peine restait-il quelques maigres débouchés à l'intérieur, lorsque ceux-ci se trouvèrent en grande partie fermés par la loi du 24 avril 1806, établissant un droit de circulation et de vente sur les boissons.

Un moment on espéra la paix, en 1806, lorsque Fox succéda comme ministre à William Pitt, notre implacable ennemi. Mais la mort de Fox replaça le pouvoir dans les mains du parti opposé, partisan de la guerre à outrance, et le négociateur que Fox avait envoyé à Paris pour préparer la paix fut rappelé.

On se livra alors, de part et d'autre, au plus audacieux mépris de la justice et du droit international. Les prohibitions de commerce entre les deux peuples furent sévèrement renouvelées; la France et l'Angleterre rivalisèrent, dans les mesures relatives au commerce des belligérants et des neutres, pour fouler aux pieds non seulement l'équité et le droit, mais les stipulations les plus formelles des traités.

L'Angleterre, au mois de mai 1806, par une monstrueuse extension du droit de blocus, avait dénoncé à toutes les

puissances neutres le blocus fictif qu'elle entendait former sur toute l'étendue des côtes, de Brest à Hambourg. Pour légitimer ce blocus, qu'on appela un *blocus de papier,* et contre lequel protestaient les neutres, elle prétendait que les côtes de France étaient naturellement et constamment en état de blocus réel par leur situation géographique en face des côtes anglaises.

Aux réclamations des États-Unis sur ce que ce blocus manquait de réalité, n'étant pas assuré par des forces navales suffisantes pour le faire respecter, Fox avait répondu en reconnaissant qu'en droit le blocus devait être réel, mais que pour lui conférer ce caractère il suffisait que la puissance qui le déclare eût des forces réelles pour le maintenir, sans que ces forces fussent placées sur le lieu du blocus. Or, il est constant, ajoutait-il, que l'Angleterre a suffisamment de vaisseaux pour maintenir les blocus décrétés par elle en mai 1806.

Napoléon répondit le 21 novembre 1806, par le décret de Berlin, qui déclara les Iles Britanniques en état de blocus; prohiba sévèrement tout commerce avec elles; prononça la confiscation et la destruction de toute marchandise anglaise trouvée sur le continent; l'arrestation comme prisonnier de guerre de tout Anglais trouvé sur le continent.

A cette époque, après la campagne de Prusse, l'autorité de Napoléon s'étendait sur presque tout le littoral de l'Europe continentale.

L'Angleterre alla plus loin. Le 11 novembre 1807, elle déclara en état de blocus tous les ports de la France et de ses alliés. Elle déclara confiscable tout navire neutre qui ferait voile pour un de ces ports sans avoir pris dans un port anglais un permis de navigation sur l'Océan.

Deux décrets impériaux ripostèrent. L'un, du 23 novembre 1807, ordonnant la saisie des bâtiments qui, ayant touché dans un port anglais, entreraient dans un port de France. L'autre, du 17 décembre, daté de Milan, déclarant légitimement capturé tout navire expédié d'un port au pouvoir de l'Angleterre.

La navigation n'était plus possible aux neutres, et il n'y avait même plus de nations neutres en Europe, car toutes étaient engagées dans la lutte. Les États-Unis d'Amérique conservaient seuls leur neutralité, mais n'avaient pas les forces nécessaires pour faire respecter leurs droits. Aussi prirent-ils par les actes du Congrès des 1er mars et 9 août 1809 la décision de ne

plus recevoir dans les ports américains les navires anglais et français, et de ne plus expédier leurs vaisseaux en Europe. Ces exclusions durèrent jusqu'au 2 novembre 1810.

Le fret était monté à des prix énormes, de même que les assurances, le change et tous les frais des rares expéditions maritimes qui étaient encore tentées de temps à autre par l'appât des énormes bénéfices que pouvait procurer une hasardeuse réussite. Le sucre, le café, valaient à Bordeaux de 6 à 8 francs la livre. On essayait de remplacer le café par les glands et la chicorée; le sucre de canne par quelque autre matière sucrée; on étudiait le sirop de raisin, on allait arriver à tirer parti de la betterave. La consommation du sucre était devenue tellement rare que, dans son *Livre des ménages*, Cadet de Vaux, recherchant les moyens de remplacer le sucre colonial par le sirop de raisins, s'indignait de ce que, dans quelques salons riches de Paris, on ne rougissait pas d'afficher un luxe aussi insolent que d'offrir à des invités des verres d'eau, sucrés avec du sucre des Antilles.

Pendant ce temps, nos vins invendus étaient une cause de ruine. Le travail avait cessé avec le commerce des vins et avec celui des colonies.

Napoléon fit quelques efforts pour améliorer la situation des propriétaires de vignobles. Il était entré à Bordeaux avec l'impératrice Joséphine le 4 avril 1808, allant à Bayonne, où il allait préparer les moyens de s'emparer de l'Espagne. L'empereur, reçu avec enthousiasme et magnificence par la ville, voulut lui donner des marques d'intérêt par la formation de plusieurs établissements publics, et venir en aide à la population. Il se rendit à la Bourse, et s'entretint avec les membres de la Chambre de commerce; il écouta le récit des souffrances occasionnées au commerce par la guerre et le blocus continental, et les vœux de la Chambre pour le rétablissement de la paix.

Le 26 avril 1808, il rendit un décret portant création d'une commission chargée de faire des prêts sur les vignobles. Cette commission devait prêter aux propriétaires jusqu'à concurrence de la moitié de la valeur de leurs vins, qui seraient donnés en nantissement; l'intérêt était fixé à 2 et 2 1/2 pour 100, avec un droit de garde ou magasinage de 2 pour 100. Pour former le fonds de ces prêts, le gouvernement devait avancer 3 millions.

Cette mesure ne reçut guère d'exécution.

Les souffrances occasionnées par la cessation du commerce maritime n'étaient pas partagées au même degré par certaines industries françaises. Quelques-unes, notamment celle des étoffes, avaient vu depuis la réunion à la France de tant de peuples divers, depuis l'adhésion au blocus continental dirigé contre l'Angleterre de presque toutes les nations du continent, s'agrandir les limites de leur ancien marché, et avaient pu remplacer par leurs marchandises celles qu'il était désormais défendu à la Hollande, à la Prusse, à l'Allemagne, à la Suède, à la Russie, de prendre aux fabriques anglaises. Une Exposition des produits de l'industrie avait été ouverte à Paris, en 1806, au milieu des fêtes qui célébraient la victoire d'Austerlitz; et, au moment où le décret de Berlin proclamait le blocus continental, elle avait permis d'apprécier les progrès des manufactures françaises, sans rivales sur le marché européen.

Le commerce, par les routes de terre et par les fleuves et canaux du continent, suivait la marche de nos armées victorieuses, et portait au loin, non les marchandises d'encombrement telles que les vins, mais celles qui pouvaient supporter les frais du transport, telles que les soieries, les draps et tissus de laine, de chanvre, de lin et de coton.

Le continent tout entier était soumis aux rigueurs du blocus. Les murmures les plus vifs se faisaient entendre chez ces peuples différents de races, d'habitudes et de besoins, qui ne pouvaient plus vendre leurs produits agricoles, leurs bois et leurs blés que seule la mer permettait de transporter économiquement, qui ne pouvaient plus recevoir en paiement les marchandises anglaises, ou les vins et eaux-de-vie qui formaient leurs retours.

Cet état de choses était devenu tellement impossible à supporter, que le propre frère de Napoléon, le roi Louis, abdiqua le 3 juillet 1810 la couronne de Hollande, ne pouvant désobéir aux ordres implacables de l'empereur, et ne voulant pas opprimer ses sujets qui cherchaient dans la contrebande le palliatif aux prohibitions.

Napoléon, malgré sa puissance, fut vaincu par la force des choses, et, obligé d'apporter quelque soulagement au mal, quelque adoucissement à la rigueur de ses décrets; il imagina de permettre l'introduction des denrées coloniales, moyennant le paiement d'une taxe de 50 pour 100 de leur valeur; et l'on vit le même gouvernement, en vertu des décrets de Berlin et de

Milan, faire brûler publiquement les marchandises anglaises; tandis qu'aux termes des décrets du 7 et du 12 août 1810, il autorisait le commerce de ces mêmes marchandises (1).

A Bordeaux, c'était sur cette belle place, consacrée au commerce, entre les hôtels de la Bourse et de la Douane, que s'accomplissaient les autodafés douaniers où étaient brûlées les marchandises anglaises prises en contrebande. « Ces opé-» rations, dit un ancien directeur des douanes de Bordeaux, » s'accomplissaient avec solennité : les autorités civiles et » militaires prenaient place dans l'enceinte, au milieu de » laquelle s'élevait le bûcher. La force armée faisait la haie. » Les douaniers brisaient les caisses, montraient leur contenu » aux assistants, et les jetaient ensuite dans les flammes (2). »

C'étaient les beaux jours de la contrebande, prédits par Portal.

Les Anglais payaient moins cher que nous les matières premières, leur fabrication et leur transport. Ils avaient établi pour le continent des entrepôts de contrebande à Héligoland, à Jersey, à Gibraltar, à Malte, en Sardaigne, en Sicile. « S'il y » avait vingt mille douaniers, a dit le comte Mollien, il y avait » cent mille contrebandiers. »

L'Angleterre nous approvisionnait indirectement de sucre, café, cacao, épiceries, dont les droits d'entrée avaient été élevés à 400, 600, 1,000 et 2,000 francs le quintal, par décret du 5 août 1810.

En vain, le décret du 2 octobre 1810 punissait-il de dix ans de travaux forcés et de la marque des galères le *crime* de contrebande, le bénéfice faisait tout braver.

Napoléon devait encore, de ses propres mains, ébranler plus fortement le système prohibitif du blocus continental. Poussé par les besoins incessants du Trésor constamment épuisé par la guerre et dont les recettes douanières avaient été complètement taries; redoutant les effets des désastres que subissaient les places commerciales, les plaintes des populations étrangères incomplètement soumises, et celles des gouvernements alliés, il devint plus traitable. Il accorda des *licences* aux navires français, portant permission d'importer certaines marchandises prises dans les ports anglais, sous diverses conditions fiscales.

(1) Joseph Garnier. *Dict. de l'Écon. polit.* V° « Blocus continental ».
(2) Amé. *Tarif des douanes*, ch. III, p. 35.

En réalité, la *licence* constituait le droit de faire une sorte de contrebande légale, en payant une taxe à la douane. Ces licences devinrent bientôt l'objet de la spéculation la plus éhontée.

« On n'osa point, dit Joseph Garnier, autoriser ce trafic » scandaleux sans chercher à le couvrir par quelque sophisme » économique, et on eut recours à la fiction de la balance du » commerce. En vertu de cette fiction, la douane devait veiller » à ce que l'on expédiât, en objets français, parmi lesquels » devait se trouver une certaine quantité de soieries, plus que » l'on n'importait de produits exotiques. Mais comme à cette » époque l'Angleterre, non moins prohibitionniste que la » France, refusait d'admettre les soieries et d'autres marchan- » dises françaises, le capitaine de navire ne pouvait sortir » d'embarras qu'en jetant ses exportations à l'eau dans un » point quelconque de la Manche. On conçoit que, pour que » l'affaire fût profitable, il fallait que les marchandises noyées » fussent de peu de valeur ; et c'est à quoi l'on arrivait en » faisant fabriquer à Lyon des tissus de qualité très inférieure, » auxquels on donnait de l'apparence et du poids au moyen » d'un fort encollage. La facture était dressée en conséquence, » le certificat d'origine s'ensuivait, la légalisation des signa- » tures, les autres formalités, et finalement la déclaration » d'importation. Et c'est ainsi que moyennant cinquante mille » francs de marchandises perdues, on autorisait deux à trois » cent mille francs de marchandises anglaises. L'expéditeur » ne perdait rien à cette opération, mais la masse des consom- » mateurs perdait précisément les cinquante mille francs qui » ne profitaient à personne, et qu'elle devait rembourser, » ainsi que l'excès de valeur en échange provenant du mono- » pole. Si donc la balance était favorable suivant les registres » de la douane, elle était très défavorable en réalité. »

Le commerce de Bordeaux profita, abusa peut-être quelquefois, du système des licences, qui avaient bientôt dégénéré en une sorte de fraude légale et usuelle. En 1813, il existait sur la place une telle quantité de licences, qu'on avait presque pu considérer comme rétabli en fait le commerce avec l'Angleterre, et on évaluait à plus de cent millions, dont Bordeaux payait une forte part, la rente annuelle que les licences payaient à la douane française. Aussi les rôles paraissaient-ils intervertis, et la France qui avait torturé l'Europe et entrepris la terrible

et fatale guerre de Russie, pour interdire toute relation commerciale du continent avec l'Angleterre, semblait maintenant vouloir renouer pour son compte quelques-unes de ces relations. C'était maintenant l'Angleterre qui, s'apercevant des ressources financières et des avantages que procuraient à son ennemi les permissions de commerce par licences, travaillait à les restreindre en n'acceptant pas les marchandises d'échange.

Napoléon à Sainte-Hélène a voulu justifier le blocus continental décrété par lui, en disant qu'il n'était que la légitime représaille du blocus fictif édicté par l'Angleterre les 15 mars, 8 avril et 16 mai 1806. Ce que l'histoire impartiale doit constater, c'est que la Grande-Bretagne avait donné le signal de cette violation du droit des gens, qui amena une longue et terrible lutte de peuple à peuple, et produisit des résultats aussi funestes aux intérêts des belligérants qu'à ceux des neutres.

En résumé, l'interruption du commerce maritime porta un préjudice considérable aux exportations de Bordeaux, et arrêta l'importation des produits que ce port recevait en échange, et spécialement celle des denrées coloniales. Quant à l'industrie française, elle fit dans certaines branches des progrès sensibles par l'extension du marché qui lui fut ouvert en Europe ; elle en aurait fait de plus considérables, si le commerce maritime avait pu lui fournir les matières premières nécessaires à quelques autres de ses branches. La France fit deux conquêtes industrielles : celle de la soude artificielle et celle du sucre de betterave. Cette dernière devait donner naissance à une longue lutte entre le nouveau sucre indigène et non seulement le sucre étranger, mais surtout celui des colonies françaises.

Les manufactures qui prirent un essor important furent celles qui profitèrent tout à la fois de la prohibition des marchandises similaires anglaises, et de l'extension du marché sur le continent. Et il fut possible de constater ce fait économique que les manufactures de fils et de tissus du nord de la France, les usines de fer, les mines de houille, affranchies il est vrai de toute concurrence anglaise, et auxquelles le marché continental tout entier était ouvert, avaient par contre à lutter contre les produits similaires de la Belgique, de la Hollande, de l'Allemagne et des autres pays, qu'aucune barrière n'empêchait plus d'entrer en France. Loin d'avoir faibli par l'effet de cette concurrence, ces industries avaient fait, sous l'aiguillon de la lutte incessante,

des progrès considérables qui, non seulement leur avaient conservé le marché national, mais leur avaient largement ouvert cette vaste étendue du champ industriel du continent.

Mais Bordeaux n'avait pas d'industrie et subissait sans compensation les effets de la guerre et du blocus continental.

Telle était la situation commerciale à la fin de l'empire, quand, après les orages précurseurs qui s'étaient formés en Espagne et en Russie, après l'invasion de 1814 et le coup de théâtre des Cent jours, éclata le coup de foudre de Waterloo.

Article 2. — *La Chambre de commerce.*

Nous n'avons guère de renseignements statistiques à donner sur l'époque du Consulat et de l'Empire, pas plus que nous n'avons pu en fournir sur celle de la République.

Nous donnerons cependant quelques indications relatives aux vins, cet article principal de nos exportations.

Mais auparavant, consacrons quelques mots à la Chambre de commerce.

L'ancienne Chambre des directeurs du commerce de Guienne avait pris fin par le décret du 27 septembre 1791.

Les intérêts commerciaux ne pouvaient cependant rester sans être représentés auprès du gouvernement. Aussi la République institua-t-elle à Paris un nouveau *Bureau du commerce*, composé des députés des principales villes de commerce auprès du pouvoir central, le Directoire.

Le 3 juin 1801, le ministre de l'intérieur, Chaptal, ordonna la création dans chacune des principales places de commerce d'un Conseil de commerce, chargé de s'occuper de l'amélioration du commerce et des manufactures. Ce Conseil était constitué dans chaque place par des négociants et des manufacturiers nommés par le ministre sur la présentation du préfet.

Le 12 août 1801 (3 fructidor an IX) furent nommés les onze membres composant le *Conseil de commerce de Bordeaux*, par arrêté du préfet Dubois, approuvé par le ministre.

Le Conseil de commerce de Bordeaux demanda, soutenu par les Conseils de plusieurs autres villes, de relier cette institution à un Conseil général séant à Paris et chargé de transmettre directement au gouvernement les réclamations du commerce.

Ces Assemblées provinciales, nommées par l'État, trouvaient *leur existence trop faible* et sollicitaient le rétablissement des anciennes Chambres de commerce avec leurs attributions.

Un arrêté des consuls du 24 décembre 1802 (3 nivôse an XI), déférant à ces vœux, institua un Conseil général du commerce à Paris et vingt-deux Chambres de commerce. C'est ainsi que fut rétablie celle de Bordeaux.

Elle se composait de quinze membres. Sa première réunion eut lieu le 23 janvier 1803. Elle eut pour présidents : de 1803 à 1806, Charles Brunaud; de 1806 à 1809, Gramont; de 1809 à 1810, Charles Brunaud; en 1810, Gautier aîné; en 1811, P.-B. Portal; puis, aussi en 1811, Gramont; en 1812, Emery; de 1812 à 1815, Cabarrus.

Les fonds nécessaires au service de la Chambre étaient fournis par des centimes additionnels aux patentes de première et de deuxième classe, et à celles des courtiers. Ces centimes additionnels fournissaient 18 à 20 mille francs.

Les Chambres de commerce n'avaient alors que voix consultative sur les moyens d'accroître la prospérité du commerce et sur l'indication des mesures à prendre.

Article 3. — *Les Vins.*

La question des vins est, non pas l'unique, mais la principale question qui intéresse le commerce bordelais de toutes les époques. Pour que ce commerce puisse vivre, il est nécessaire qu'il ne soit pas prohibé par les lois douanières de l'étranger, ou par les mesures fiscales de l'intérieur.

A l'étranger, comme à l'intérieur, le vin a toujours été considéré comme une marchandise facile et productive à imposer. Elle a été surchargée d'impôts de toutes sortes.

Sous l'ancien régime, l'impôt sur la vente et la circulation du vin était compris dans la catégorie des impôts indirects qu'on appelait les *aides*, et qui étaient joints à ceux des *gabelles*. Ces impôts multiples, qui frappaient les ventes en gros et celles au détail, sous les noms de gros, vingtième, huitième, quatrième, jaugeage, courtage, annuel, anciens et nouveaux cinq sols, les entrées et sorties des villes, venaient s'ajouter aux péages nombreux exigés par le roi et par les seigneurs.

Ces impôts à l'intérieur, odieux à plusieurs titres, furent abolis par décrets des 19 février, 2 et 21 mars 1791. Mais on s'aperçut bientôt du vide considérable que laissait dans les finances déjà fort obérées l'abolition des aides et gabelles, et on s'empressa de les rétablir sous un autre nom par les lois du 9 vendémiaire an XI et du 5 nivôse an XII. On leur donna le nom de *droits réunis*, qui devait bientôt hériter de l'impopularité de l'ancien nom des aides et gabelles. Ainsi, en 1814, à la chute du premier empire, les populations acclamaient avec joie les paroles du prince de la famille des Bourbons qui proclamait le vœu général en s'écriant : « Plus de droits réunis ! »

La Chambre de commerce a publié en 1882 un tableau relatif au caractère des récoltes de vins dans le département. Nous lui empruntons les indications suivantes :

ANNÉES	ÉPOQUE des VENDANGES	QUANTITÉ	QUALITÉ
1795	24 septembre.	Peu abondante.	Très bonne.
1796	30 »	Id.	Médiocre.
1797	2 octobre.	Id.	Id.
1798	13 septembre.	Assez abondante.	Merveilleuse.
1799	5 octobre.	Peu abondante.	Mauvaise.
1800	23 septembre.	Id.	Id.
1801	14 »	Id.	Passable.
1802	23 »	Id.	Très bonne.
1803	25 »	Id.	Bonne.
1804	15 »	Id.	Médiocre.
1805	23 »	Abondante.	Id.
1806	20 »	Ordinaire.	Mauvaise.
1807	11 »	Petite.	Bonne.
1808	13 »	Ordinaire.	Bonne, ordinaire.
1809	6 »	Petite.	Très mauvaise.
1810	19 »	Ordinaire.	Passable.
1811	14 »	Assez abondante.	Vins de la Comète ; des plus remarquables.
1812	21 »	Très ordinaire.	Ordinaire.
1813	4 octobre.	Ordinaire.	Plate médiocre.
1814	27 septembre.	Id.	Très bonne.

La quantité de terrains plantés en vignes en 1789 s'élevait, d'après l'administration des contributions directes, à 135,786 hectares, et n'avait pas éprouvé d'augmentation notable.

La production moyenne aurait été de 6 à 9 barriques par hectare dans le Médoc et les graves, et de 18 barriques dans les terrains plus forts.

Le prix courant moyen était ainsi établi, en primeur, en ne tenant pas compte des grands crus classés :

	1786 à 1788	1808	1811	1814
ROUGES				
4es crus du Médoc........	700	400-450	400-600	1000-1200
Petits Médoc	300	150-170	170-200	450-500
Bourg et 1res côtes	180-200	150-170	170-190	360-400
Graves bonnes ordinaires..	300	180-200	250-300	550-600
Palus	200-250	130-140	135-140	300-350
Blaye et St-Macaire	120	100	»	»
BLANCS				
Barsac, Sauternes, Preignac	250	»	»	»
Langoiran et Loupiac	180	140-150	120	280-320
Graves bonnes ordinaires..	300	»	»	»
Côtes	130	130-140	140	250-260
Entre-deux-Mers	120	110-120	100	240-260

Le prix très élevé des 1814 avait été obtenu par la paix qui avait imprimé un mouvement considérable aux affaires.

DEUXIÈME PARTIE

LA RESTAURATION

CHAPITRE PREMIER

Histoire générale du Commerce de Bordeaux.

Après la chute de l'empire, l'abdication de Napoléon et son départ pour l'île d'Elbe, le roi Louis XVIII signa le 30 mai 1814, à Paris, le traité de paix avec la Grande-Bretagne, l'Autriche, la Prusse et la Russie.

Le duc d'Angoulême était entré à Bordeaux dès le 12 mars.

Les relations commerciales, depuis si longtemps interrompues, furent renouées avec entraînement. Les navires des nations du Nord vinrent à l'envi apporter leurs marchandises au port de Bordeaux et chercher les vins et les eaux-de-vie dont elles étaient privées depuis longues années. De leur côté, les armateurs bordelais s'empressèrent de mettre en état leurs anciens navires, d'en acheter de nouveaux, d'en commander d'autres aux chantiers de construction, et de charger pour celles des colonies françaises qui nous avaient été restituées, espérant renouer les vieilles relations qui, vingt-cinq ans auparavant, enrichissaient le commerce et la ville.

Les vins, si longtemps invendus, étaient enlevés aux plus hauts prix par les Anglais, ces riches amateurs du célèbre claret, le plus aristocratique de tous les vins. Les Hollandais, les Hanséates, les Danois, les Suédois, les Russes, ne se montraient pas moins empressés aux achats des vins et des eaux-de-vie. Plusieurs récoltes excellentes, parmi lesquelles figuraient celle de 1802 qui n'était pas encore épuisée, et celle restée célèbre de 1811, l'année de la comète, favorisaient le mouvement des achats.

La prospérité renaissait et semblait assurée. Le travail et la vie souriaient à l'agriculture, à l'industrie et au commerce, quand le retour de l'île d'Elbe vint leur porter un coup fatal.

La guerre maritime reprit aussitôt. Nos navires, expédiés avec la plus entière confiance aux Antilles, en Afrique et dans l'Inde, devinrent une proie facile pour les croiseurs anglais. D'autres, obligés de rester dans les ports où ils avaient pu se réfugier, n'apportaient que des pertes à leurs armateurs.

Après Waterloo, la paix ne reproduisit pas l'entraînement commercial de 1814. Le magnifique bouquet de ce feu d'artifice était éteint, ne laissant guère que des cendres. Nos colonies, celles même qui nous étaient rendues, étaient remplies de marchandises anglaises dont elles avaient pris le goût en se déshabituant des nôtres dont les prix étaient plus élevés. Les cafés, les sucres, les indigos de nos colonies avaient formé longtemps les plus importants objets de notre commerce avec les pays du Nord, mais nos vieilles relations avaient cessé. C'était l'Angleterre qui depuis vingt ans, et malgré les rigueurs du blocus continental, avait fourni à l'Europe du Nord, les cafés, les sucres et les indigos de ses colonies. Quant aux produits de notre sol, à nos articles spéciaux d'échange, les vins et les eaux-de-vie, ils nous restaient, il est vrai, mais écrasés sous les impôts à l'intérieur et les taxes douanières à l'étranger qui en restreignaient l'exportation.

Pour recouvrer son antique splendeur, Bordeaux devait chercher à combler l'immense vide qu'avait créé la perte de Saint-Domingue en cherchant de nouveaux débouchés ; et à élargir son ancien marché européen pour les vins et les eaux-de-vie, en poursuivant l'abaissement des droits énormes qui l'opprimaient. Bordeaux avait aussi à améliorer ses instruments de commerce, le crédit et la banque, et à favoriser la navigation. C'était là la tâche multiple qui s'imposait au commerce renaissant; et, malgré les difficultés de l'entreprise, il l'aborda résolument.

Il existait alors un groupe d'hommes éclairés, entreprenants, hardis, chefs de grandes maisons de commerce, qui surent joindre à leur activité individuelle la puissance encore peu connue de l'association. Presque tous membres, à diverses époques, de la Chambre de commerce, ils lui donnèrent une unité de vues remarquable. Dans ce groupe, nous ne pouvons citer que les noms principaux : Daniel Guestier, J.-J. Bosc, Verdonnet, Sarget, Ferrière, Roulle, Lestapis, Wustenberg,

Galos, Portal, Gradis, Lopès-Dubec, Loriague, Béchade, Élie Gautier, P. Baour, Dussumier-Latour, J. Leblond, Mareilhac, Johnston, Desfourniel, Balguerie Junior, et quelques autres. Parmi tous se faisait surtout remarquer Balguerie-Stuttenberg, qui semblait être, non le chef, mais l'inspirateur de tous ces hommes remarquables et nous pourrions dire de la plus grande partie des négociants bordelais.

Nous allons indiquer d'abord les résultats de l'énergique impulsion qu'ils imprimèrent dans des sens divers à la vie commerciale de leur époque et de leur ville, et nous retracerons ensuite la lutte économique qu'ils soutinrent avec courage, mais sans grand succès, contre le régime protectionniste.

La première entreprise, créée par Balguerie par voie d'association, fut celle de l'achèvement du pont de Bordeaux. Ce pont, dont l'exécution avait été déclarée impossible, en 1772, par l'ingénieur de Voglie, que M. de Trudaine avait chargé des études, doit son existence à Napoléon Ier. Les travaux de fondation des culées et des piles avaient commencé en 1810, mais les difficultés des fondations en rivière et surtout le manque de fonds suffisants avaient presque fait abandonner les travaux. Après 1815 on avait commencé six piles et les travaux étaient suspendus. Pierre Balguerie se rendit à Paris auprès du Bordelais Lainé, qui venait d'être nommé ministre en mai 1816. Il signa, sous sa garantie personnelle, l'engagement de fournir 2,500,000 francs pour l'achèvement du pont, et constitua une Société anonyme dont les statuts sont à la date du 17 novembre 1817. Le pont fut livré à la circulation le 1er janvier 1822, ouvrant aux voyageurs et au roulage la communication directe avec Libourne et les grandes villes du centre jusqu'à Paris.

Quelques mois après la création de la Société du pont, Pierre Balguerie créa celle de la Banque. Il n'existait alors de banque qu'à Paris. Les changeurs, les courtiers de change, les escompteurs de Bordeaux firent la plus vive opposition à la création d'une banque qui allait leur faire concurrence, réduire leur clientèle et abaisser le taux parfois exagéré de leurs escomptes. L'influence personnelle de Balguerie parvint à l'emporter. La Banque fut autorisée pour trente ans par ordonnance royale du 23 novembre 1818, et ses statuts furent publiés le 8 décembre suivant. Elle avait pour objet l'escompte

et les recouvrements, les dépôts; elle était autorisée à émettre des billets à vue et au porteur avec coupures de 500 francs.

La Banque commença ses opérations le 1er juillet 1819.

La création de la Caisse d'épargne fut autorisée par une ordonnance du 4 mars 1819 et favorisée par le concours du Conseil de la Banque.

Pierre Balguerie-Stuttenberg conçut en 1820, et fit adopter par la Chambre de commerce, le projet de régulariser la position de la place de Bordeaux relativement à l'entrepôt.

Aux termes de l'article 25 de la loi du 8 floréal an XI, les villes auxquelles était accordé le droit d'entrepôt réel, devaient, pour en jouir, fournir à proximité du port des magasins convenables offrant toute sécurité pour la conservation et la surveillance de la marchandise et réunis en un seul corps de bâtiments.

Malgré les termes de la loi, Bordeaux n'avait pas d'entrepôt dans les conditions exigées. Les marchandises étaient déposées dans plusieurs magasins particuliers, séparés les uns des autres, pris en location, souvent mal construits et mal entretenus, quelquefois éloignés du centre des affaires. La conservation de certaines marchandises n'était pas assurée; les risques d'incendie étaient nombreux, et le coût des assurances fort élevé. La consommation et le coulage étaient énormes, et les frais de garde et de manutention plus chers que dans les autres places de commerce.

Le 13 mars 1822, le maire de Bordeaux fut autorisé à vendre à la Chambre de commerce un emplacement faisant partie des anciens terrains du Château Trompette pour y construire un entrepôt réel de marchandises coloniales étrangères. Le 26 juin 1822 et le 13 juillet 1825, la Chambre fut autorisée à contracter deux emprunts, l'un de 800,000 francs, l'autre de 400,000 francs.

L'Entrepôt commença à fonctionner le 4 novembre 1824. Il occupait une superficie de 6,736 mètres carrés et ouvrait sur la place Lainé.

L'économie des frais se fit immédiatement sentir et la réduction s'éleva à plus de 50 pour 100. Ainsi la barrique de sucre de 400 kilos, taxée auparavant à 4 fr. 60, n'eut plus à payer que 1 fr. 85; le boucaut de café fut réduit de 4 fr. 70 à 2 fr. 10; la balle de coton, de 3 fr. 30 à 1 fr. 10.

Balguerie aurait voulu une institution complétant celle de l'Entrepôt. Il avait vu fonctionner à Londres, non seulement le système des magasins publics ou docks, mais le système de crédit qui utilise ces docks, celui des warrants. Devançant les idées de son temps, il aurait voulu créer cette banque sur dépôts de marchandises qui leur ouvre le crédit garanti et en favorise la circulation sans déplacements et sans frais.

Plus préoccupé de l'utilité commerciale que de l'intérêt artistique, il aurait voulu placer ses docks à côté de l'Entrepôt sur ces terrains alors inoccupés qui forment aujourd'hui la place des Quinconces. Il fallut renoncer à ce projet mal accueilli et se contenter de construire deux établissements de bains.

Les Compagnies d'assurances sur les risques maritimes et sur ceux d'incendie prirent un grand développement.

D'autres entreprises furent moins heureuses. Parmi celles-ci nous citerons celle de la fonderie de Bacalan qui ne réussit pas; et diverses tentatives pour l'amélioration de la culture des landes, la création de routes et de canaux, qui ne furent pas suivies d'exécution.

Un meilleur résultat fut obtenu à Bordeaux pour l'application de la vapeur à la navigation du haut et du bas de la rivière.

Nous avons dit que cette navigation existait depuis quelques années en Amérique, et plus tard en Angleterre. C'est un Américain, M. Church, consul général des États-Unis en France, qui fut le promoteur de cette navigation à Bordeaux. Il était possesseur du brevet d'importation en France d'une machine désignée sous le nom de *steamboat*. Il fut aidé par plusieurs capitalistes de la région, entre autres MM. Burgade et Brannens, et fit construire, dans les chantiers de Chaigneau et Bichon, un navire de 24m,36 de longueur, et dont la machine à basse pression, de la force nominale de 30 chevaux, avait été fournie par Watt et Bolton, de Soho.

La *Garonne* fut lancée le 3 août 1818, et commença son service le 6 octobre de Bordeaux pour Langon, remontant et descendant trois fois chaque semaine. Le service s'accrut de trois autres bateaux et devint journalier. En 1824 une concurrence fut créée.

En mai 1824 un service fut créé par la *Marie-Thérèse*, de 32 chevaux, pour Blaye, Pauillac et retour. En 1825, un autre service fut organisé pour Bourg et Cubzac.

Ces bateaux employaient pour combustible la bûche de pin des landes.

Sur les mers il n'y avait encore que des bateaux à voiles.

Signalons cependant l'arrivée à Bordeaux en 1827 du premier navire à vapeur venant de la mer. C'était un navire anglais.

Bordeaux envoya ses hardis marins explorer les mers les plus éloignées, cherchant à créer des relations nouvelles, à exploiter des produits de provenance jusque là négligée ou inconnue. Le navire *le Bordelais*, armé par la maison Balguerie Junior, était parti le 19 septembre 1816 ; doublait le cap Horn, visitait Valparaiso, Lima, le Centre-Amérique, explorait les côtes de Californie, et opérait son retour par les Marquises, la Chine et les îles Sandwich.

Tous les ports du Pacifique devinrent bientôt familiers aux navires de Bordeaux ; des relations de commerce s'établirent avec le Chili et le Pérou, avec l'Amérique centrale. Les produits de ces contrées, les cuivres, les salpêtres, plus tard les guanos, offraient un utile aliment aux transactions.

L'initiative était la même pour les mers de l'Inde. La maison Philippon donnait le signal en expédiant en Cochinchine son navire le *Henry*. A son second voyage le *Henry* rencontrait à Tourang, le 24 août 1818, le navire *la Rose*, de la maison Balguerie Sarget et Cie, l'une des plus actives dans le commerce maritime de la place.

L'effort le plus important pour la ville et pour la contrée était de conserver ses anciens débouchés pour ses vins et ses eaux-de-vie ; et pour cela, pour éviter l'exagération des droits de douanes sur ces produits, d'obtenir du gouvernement français qu'il n'imposât lui-même que des droits modérés sur les marchandises étrangères.

Mais les manufactures françaises réclamaient au contraire, pour protéger leur industrie, l'élévation de ces droits, et souvent même la prohibition complète des marchandises étrangères analogues à celles qu'elles fabriquaient.

Le gouvernement aurait voulu résister aux exigences des industriels, et concilier une liberté commerciale nécessaire avec des droits protecteurs sans être prohibitifs. Louis XVIII, qui avait des tendances plus libérales que celles de son entourage; avait rendu dans cet esprit l'ordonnance du 12 août 1814; et le baron Louis, ministre des finances, interprète des intentions

royales, disait à la Chambre : « Les prohibitions absolues » détruisent l'émulation. Le roi ne veut élever les droits » qu'autant qu'il est nécessaire pour compenser les désavan- » tages actuels de notre industrie. » Et ces désavantages actuels devant être prochainement rachetés par l'effet même de la protection, celle-ci ne devait être que temporaire, et le gouvernement annonçait l'intention de réduire graduellement les droits.

Mais il fut loin d'en être ainsi et des augmentations considérables de tarifs eurent lieu, notamment sur les tissus et les fers, par la loi du 28 avril 1816.

Les circonstances politiques étaient le prétexte. Sylvestre de Sacy avait bien dit que « la protection accordée au fabricant ne » devait pas l'être aux dépens du consommateur ». Le comte Beugnot s'était montré opposé aux prohibitions. On leur avait répondu qu'il ne s'agissait que de dispositions temporaires.

L'agriculture réclama son droit d'être protégée au même titre que l'industrie.

L'entrée des substances alimentaires avait toujours été faite librement et sans droits de douanes jusqu'à Colbert. On allait revenir au système de Colbert en protégeant les céréales et le bétail, qui entraient en franchise sous la République et sous l'Empire.

Pour les blés notamment, l'importation était libre, quoique l'exportation fût défendue quand le prix du froment n'atteignait pas 16 francs, et plus tard 24 francs. Un règlement en date du 13 septembre 1814 partageait la France en zones, suspendant l'exportation quand le prix des céréales n'atteignait pas 19, 21 ou 23 francs.

Il y eut en 1817 une disette qui amena l'importation des blés étrangers. Cette importation donna satisfaction aux besoins de la consommation et empêcha la hausse de s'élever à un point qui aurait amené des conséquences fatales. Mais l'agriculture prétendit que cette importation lui avait occasionné une concurrence nuisible à ses intérêts, et demanda à être protégée contre cette concurrence. Le 31 mai 1819, M. Decazes, ministre de l'intérieur, présenta un projet de loi pour imposer les blés du dehors. Il prenait texte de ce que l'arrivage des blés d'Odessa avait atteint 700,000 hectolitres et que ces blés pouvaient se vendre en France à 13 et 14 francs, tandis que le prix de

revient du blé français devait être évalué à 20 francs. On fit remarquer toutefois qu'à ce moment le prix des blés d'Odessa sur le marché de Marseille était à 21 francs, ce qui le portait beaucoup plus haut sur les marchés de l'intérieur avec les frais de transport.

M. Lainé soutint le projet de loi. M. Voyer d'Argenson l'attaqua vivement. « Dégager le marché de la concurrence » étrangère, disait-il, c'est lever un impôt sur le consommateur » au profit du producteur. » M. de la Rochefoucauld, qui avait parlé à la Chambre des pairs en faveur de la liberté du commerce, vota cependant la loi avec l'unanimité des pairs.

La loi du 7 juin 1820 éleva les droits sur les fers, sur l'acier forgé et fondu, sur les fers-blancs.

La loi du 27 juillet 1822, relative aux douanes, fut l'œuvre capitale de la Chambre. Elle doubla les droits sur les bestiaux, sur les suifs, sur les laines, et les tripla sur les lins.

Le tarif de Colbert en 1664 avait établi un droit de 3 francs par tête sur les bœufs étrangers, et proportionnel sur les vaches, veaux, moutons, chevreaux. La République et l'Empire avaient rétabli l'ancienne franchise sur les substances alimentaires. La loi du 28 avril 1816 avait à peu près repris le tarif de Colbert en portant le droit à 3 fr. 50 pour un bœuf gras. En 1822, le gouvernement proposait de décupler le droit en le portant à 33 francs, et encore ne répondait-il pas au vœu de la Chambre. Celle-ci voulait empêcher le bétail étranger de venir, par sa concurrence, diminuer le prix du bétail national ; elle pensait, suivant l'expression qu'employa M. de Bourienne, que l'abondance de la viande était une *abondance funeste*. La commission demanda que le droit fût élevé à 50 francs. A la Chambre on proposa 110 francs par tête.

A propos des droits sur le coton, on alla jusqu'à dire que l'introduction du coton, matière étrangère, qui avait fait baisser le prix du chanvre, du lin et des toiles, était une *véritable calamité*.

Le 27 juin M. de Villèle résuma l'expression fidèle de l'opinion de la Chambre aux vifs applaudissements de celle-ci : « Supposons un instant, dit-il, le système des prohibitions » aboli. Odessa nous inonde de ses blés ; l'Angleterre de ses » fers, de ses quincailleries, de ses tissus ; le Bengale et le » Brésil nous envoient leurs sucres à un prix bien inférieur à

» celui de nos colonies ; les Américains leur tabac, leur coton,
» leur morue. Je dis plus, vous perdez votre commerce, car si
» vous tarissez la source de tous ces produits, il n'existe plus
» de moyens d'échange. »

La Chambre ne voulut écouter aucune observation sur les représailles que les nations étrangères allaient exercer à notre égard, et la loi fut votée.

Il en fut de même de la loi du 17 mai 1826 pour les droits sur les chevaux, les toiles, les houblons, les légumes secs et autres articles.

M. Pasquier fit vainement entendre à la Chambre des pairs ces paroles trop prophétiques : « On ne soulage une partie
» qu'aux dépens de l'autre : en portant secours à nos fers,
» nous avons fermé un écoulement à nos vins. »

En Angleterre, les droits sur nos vins s'élevèrent progressivement, de 1819 à 1825, à 3,455 francs par tonneau. La Suède avait porté son tarif à 200 francs par barrique; la Prusse à 616 francs par tonneau pour les provinces orientales, et à 420 francs pour les provinces occidentales. Nos eaux-de-vie, nos soieries, nos draps, avaient aussi été frappés de droits presque prohibitifs.

« Des maisons, avait-on dit à la Chambre, qui expédiaient
» pour Stockholm de douze à quinze cents barriques de vin,
» n'en expédient plus cent. » « Le port de Cette, qui expédiait
» 60,000 tonneaux, est désert. » En Prusse, avant l'augmentation des droits, l'importation de nos vins s'était élevée en moyenne à 15,000 tonneaux; l'année 1821 avait donné 24,919 tonneaux. Depuis, de 1822 à 1828, la moyenne tombe à 5,985 tonneaux. La Prusse ne reçut, en 1826, que 2 navires français, tandis qu'elle recevait d'Angleterre 663 navires; en 1827, elle reçut 4 navires de France; en 1828, 2, contre 871 et 823 anglais.

D'un autre côté, les armateurs bordelais se plaignaient que le traité de commerce de 1822 avec les États-Unis, et celui de 1826 avec l'Angleterre, qui avaient pour base la réciprocité complète entre les pavillons, portaient un grave préjudice à notre commerce maritime. La concurrence était d'autant plus difficile à soutenir que les droits de douane nouvellement établis avaient considérablement fait enchérir en France les matériaux de construction et d'armement, bois, fers, voiles, cordages.

Remarquons que la Chambre des pairs et la Chambre des

députés, si énergiques et si unies dans les lois prohibitives et protectionnistes, inséraient dans l'adresse au roi de 1828, à l'occasion de la création du ministère du commerce, ces paroles qu'on eût dites sorties de la bouche de leurs adversaires économiques :

« Tout ce qui gêne sans nécessité la facilité de nos relations, » porte au commerce un préjudice dont le contre-coup se fait » sentir aux intérêts les plus éloignés.

» *Le premier besoin du commerce et de l'industrie est la* » *liberté !* »

CHAPITRE II

Détails sur le mouvement du commerce.

CHAMBRE DE COMMERCE. NAVIGATION. ENTREPÔT. VINS. DOUANES.

De 1814 à 1830, la Chambre de commerce eut à s'occuper, dans la limite de ses attributions, de toutes les questions intéressant le commerce de Bordeaux. Les Chambres n'avaient alors que voix consultative sur ces questions, et n'exerçaient aucune administration.

Les présidents, pendant cette période de temps, furent : MM. Didier Béchade, en 1816; Desfourniels, en 1817; A. Loriague, en 1820; Balguerie-Stuttenberg et Daniel Guestier, en 1822; Balguerie Junior et J.-E. Gaultier, en 1823; P. Baour, en 1828, et J.-H. Wustenberg, en 1829.

Parmi les questions sur lesquelles la Chambre eut à donner son avis se trouvait celle de la navigation du fleuve.

Nous avons indiqué quel était l'état à la fin du siècle précédent de l'embouchure de la Gironde et des passes, au moment de l'importante navigation à laquelle donnait lieu le commerce européen et colonial.

Le commerce colonial avait à peu près disparu de 1790 à 1814, et la question du régime du fleuve resta négligée. Lorsque la navigation reprit son mouvement, cette question se présenta avec une nouvelle importance.

En 1815, il y eut à l'entrée :

500	navires étrangers, ayant un tonnage de.	100,099 tonnes.
80	navires français, ayant un tonnage de..	15,901 »
2,000	caboteurs, ayant un tonnage de... ...	98,638 »
2,580	navires, et	214,638 tonnes.

En 1818, le tonnage était de 200,251 tonnes.

En 1827, de 260,608 tonnes.

Les dimensions et le tirant d'eau des navires avaient augmenté; la moyenne du tirant d'eau, précédemment de 9 à 11 pieds, avait été portée à 16.

D'autre part, les attérissements dans toute la Garonne maritime et dans la Gironde se formaient de plus en plus, sans qu'on eût depuis longtemps songé à y porter remède. Le port lui-même avait été très négligé.

L'ingénieur Teulère, qui avait dressé la carte de la Gironde vers 1798, s'alarma de cet état de choses, et publia ses idées en 1819. Dès 1823, le publiciste Henri Fonfrède signala le mal avec une grande énergie, et revint souvent dans les journaux sur cette question vitale pour le commerce maritime de Bordeaux. Le comte de Vivens fit paraître également diverses études sur le même objet. En 1823, le Conseil général des ponts et chaussées, chargé des études à faire, consulta la Chambre de commerce.

Celle-ci se préoccupa vivement de la question et adressa au ministre un mémoire qui s'occupait principalement des passes de Montferrand et du Bec; dans un second mémoire, publié en 1825, elle porta son examen sur l'ensemble des questions relatives au régime du fleuve, tant dans la partie maritime en amont du port de Bordeaux que dans celle reliant Bordeaux à l'Océan.

La Chambre de commerce pensait que l'action des courants de flot avait seule l'énergie nécessaire pour creuser le lit du fleuve; que la force de ces courants avait été diminuée dans la Garonne par l'élargissement de l'embouchure de la Dordogne, résultat de la destruction de la saillie du Bec-d'Ambès, causée par les attérissements de la passe du Médoc. Elle demandait des dragages énergiques dans les passes, la construction d'un fort éperon au Bec-d'Ambès pour résister à l'invasion du courant de flot dans la Dordogne et le rejeter dans la Garonne; l'amélioration des quais dans le port. Elle proposa l'emploi des dragues à vapeur.

Le gouvernement ordonna quelques études; mais il n'y fut pas donné suite.

Si nous comparons le mouvement des ports de Bordeaux, du Havre et de Marseille, nous trouvons, pour l'année 1828 prise pour type, le tonnage suivant pour les navires chargés, entrée et sortie :

Bordeaux	Le Havre	Marseille
—	—	—
237.809 tonnes.	281.636 tonnes.	426.558 tonnes.

Nous donnons le *tonnage des principales marchandises importées* pendant deux périodes de cinq ans, l'une de 1819 à 1823, l'autre de 1824 à 1828.

	1819-1823	1824-1828
	Tonnes	Tonnes
Sucre des colonies	209.332	309.680
Café	39.417	45.430
Cacao	3.058	3.842
Riz	35.203	35.639
Poivre	7.326	9.031
Indigo	3.719	4.062
Coton	101.724	141.670
Laine	30.084	30.750
Soufre	40.791	63.192
Houille	15.000	25.850

Entrées et sorties à l'entrepôt des principales denrées coloniales, en tonnes :

	1826		1827		1828		1829	
	Entrée	Sortie	Entrée	Sortie	Entrée	Sortie	Entrée	Sortie
Sucre	2.704	3.035	1.386	1.501	2.463	2.287	3.853	2.907
Café	1.389	1.549	2.636	2.127	1.962	2.339	2.342	2.311
Cacao	1.620	1.307	2.572	1.624	1.173	1.673	689	649
Poivre	895	878	1.214	993	986	1.279	795	837
Indigo	686	477	692	585	621	551	164	149
Coton	224	222	479	336	122	190	256	220

VINS

En ce qui concerne les vins, nous empruntons à la Chambre de commerce la partie de son tableau relative aux récoltes de 1815 à 1830 :

Nous le complétons par le chiffre des exportations que nous empruntons à M. Gustave Brunet, secrétaire de la Chambre de

commerce, qui l'a publié en 1857. Il offre quelques légères différences avec les chiffres publiés par M. Ed. Feret.

ANNÉES	ÉPOQUE DES VENDANGES	QUANTITÉ	QUALITÉ	EXPORTATION TOTALE en hectolitres.
1815...	25 septembre.	Très peu de vin.	Merveilleuse, au niveau de 1798 et 1811.	664.000
1816...	27 octobre.	1/4 de grande année.	Détestable.	429.000
1817...	3 »	1/5 de récolte.	Très ordinaire.	207.000
1818...	17 septembre.	1/2 de récolte.	Assez bonne, dure.	519.000
1819...	20 »	Ordinaire.	Parfaite, admirable.	498.000
1820...	30 »	Bonne demie.	Ordinaire.	568.000
1821...	4 octobre.	Moins qu'en 1819.	Médiocre.	596.000
1822...	27 août.	Très ordinaire.	Sèche, mais bonne.	369.000
1823...	7 octobre.	Id.	Grand succès mérité.	463 000
1824...	4 »	Très peu de vin.	Mauvaise.	356.000
1825...	11 septembre.	Ordinaire.	Grande réputation, un peu surfaite.	413.000
1826...	20 »	Assez abondante.	Très médiocre.	443.000
1827...	20 »	Abondante.	Très bonne.	488.000
1828...	15 »	Ordinaire.	Très grande année, élégance	490.000
1829...	26 »	Id.	Inférieure.	448.000

Il est à remarquer que le chiffre d'exportation n'est pas proportionnel à celui de la récolte de la même année.

Enfin, nous donnons le relevé des recettes de la douane à Bordeaux, comparé aux recettes de Marseille, du Havre et de Nantes. Dans ces recettes sont compris les droits sur les sels, qui figurent aux totaux, mais non les chiffres de détail. Ils s'élevaient, année moyenne, à environ 3 millions de francs.

RECETTES DES DOUANES

ANNÉES	IMPORTATIONS	EXPORTATIONS	SEL	TOTAUX			
				BORDEAUX	MARSEILLE	LE HAVRE	NANTES
1815..	»	»	»	15.120.265	»	»	»
1816..	»	»	»	14.040.360	»	»	»
1817..	»	»	»	18.221.010	»	»	»
1818..	»	»	»	16.851.566	»	»	»
1819..	»	»	»	16.833.641	»	»	»
1820..	12.593.186	1.214.186	?	16.924.741	14.147.000	17.363.000	11.250.000
1821..	11.016.434	620.880	?	14.662.414	12.821.000	17.682.000	10.718.000
1822..	12.285.057	438.690	?	15.670.004	15.518.000	19.224.000	11.092.000
1823..	8.762.684	250.427	?	12.246.300	14.997.000	17.960.000	10.331.000
1824..	10.888.900	273.459	?	14.063.316	20.028.000	24.862.000	11.808.000
1825..	9.429.370	266.863	?	12.768.543	20.834.000	19.082.000	11.352.000
1826..	9.968.788	230.000	?	13.354.555	22.018.000	24.765.000	14.281.000
1827..	9.274.793	299.978	?	12.716.677	21.840.000	22.174.000	14.302.000
1828..	10.432.633	300.025	?	13.936.756	24.315.000	23.476.000	15.330.000
1829..	10.499.197	269.481	?	14.068.853	21.620.000	26.194.000	13.883.000
1830..	10.040.951	179.452	?	13.050.503	23.249.000	23.156.000	11.500.000

Ainsi, Bordeaux était descendu de 18 et 16 millions à 13 et à 12; Nantes était à peu près stationnaire vers 11 millions; Marseille avait progressé de 14 à 23; et le Havre de 17 à 23.

TROISIÈME PARTIE

RÈGNE DE LOUIS-PHILIPPE

CHAPITRE PREMIER

Histoire générale du Commerce de Bordeaux.

Lorsqu'éclata la révolution de 1830, Bordeaux avait déployé pendant la paix qui durait depuis quinze ans une activité commerciale qui, malgré la perte de Saint-Domingue, malgré les difficultés d'exportation pour ses vins et eaux-de-vie qu'avait créées le système protecteur, malgré la rivalité des sucres indigènes venant faire concurrence à ceux des colonies, avait renoué le commerce avec les contrées européennes et les colonies, avait créé des affaires nouvelles avec le Sénégal, l'Inde, l'Amérique du Nord, l'Amérique espagnole et la longue étendue de côtes de l'océan Pacifique.

Sans doute Marseille et le Havre avaient augmenté leur importance dans de plus larges proportions, et Bordeaux n'avait suivi le mouvement progressif que d'assez loin; sans doute les affaires anciennes étaient devenues plus difficiles; mais des efforts suivis de succès avaient amélioré les instruments commerciaux, la banque, les entrepôts, la navigation, avaient ouvert des relations nouvelles, avaient réuni les capitaux par l'association, avaient donné une impulsion, qui se trouva tout à coup arrêtée par la crise financière qu'amena le changement de gouvernement. Le commerce de Bordeaux, très engagé, fut rudement éprouvé, et dans les derniers mois de 1830 plus de deux cents faillites, représentant un passif de 125 millions, furent déclarées sur place. Le commerce vit de liberté et de crédit; que la confiance diminue, que le crédit se refuse ou se réserve, les affaires s'arrêtent et la faillite arrive.

Aux craintes qu'inspirait à l'intérieur un avenir inconnu, se joignaient celles que faisait naître l'attitude des gouvernements étrangers qui ne dissimulaient pas leurs méfiances et leur

peu de sympathie pour le nouveau régime. De toutes parts surgissaient à l'horizon des nuages présageant la tempête. La Russie, les puissances du Nord, étaient ouvertement hostiles. L'Angleterre annonçait qu'elle ne supporterait pas que la Belgique, révoltée contre la Hollande, et appelant la France à son aide, se donnât pour roi un des fils du roi des Français, ce qu'elle considérait comme une annexion de la Belgique à la France.

Le commerce de Bordeaux avec les contrées de l'Europe se trouvait suspendu et dans l'attente.

Le commerce des colonies était inquiet des conséquences que pouvait avoir la suppression de la traite des nègres ordonnée par la loi du 15 janvier 1831. La place de Bordeaux se livrait peu à ce genre d'opérations ; mais elle achetait les produits des colonies et faisait aux planteurs des avances considérables sur les récoltes. Les colonies n'allaient-elles pas éprouver des difficultés pour le recrutement de leurs travailleurs noirs, qui seuls pouvaient supporter les chaleurs du climat ?

La situation ne tarda pas à s'améliorer. Les craintes de guerre furent dissipées. L'armée française était entrée en Belgique le 9 août 1831, avait assiégé et pris Anvers qu'occupaient les Hollandais, et le traité du 11 janvier 1832 consacra la séparation de la Belgique et de la Hollande.

Nos débouchés en Belgique, en Hollande, en Prusse, en Angleterre, purent se rouvrir, mais sans développement sensible. D'autre part le trafic sur les gommes et sur les graines oléagineuses remplaçait au Sénégal la traite des nègres sur la côte d'Afrique.

La grande question pour le commerce de Bordeaux était restée la même qu'auparavant : obtenir l'abaissement des tarifs français sur les marchandises étrangères comme condition de l'abaissement des tarifs étrangers sur nos marchandises, et principalement sur nos vins et eaux-de-vie.

La première occasion dans laquelle la Chambre de commerce eut à faire entendre ses vœux fut en 1832 lorsqu'il s'agit d'un traité de commerce avec la Prusse.

La Prusse se montrait très bien disposée. Dès l'année 1818, elle avait déclaré, par une loi du 26 mai, que les produits des pays étrangers pourraient être introduits librement en Prusse, soit pour le transit, soit pour la consommation ; que cette liberté

ne trouverait de limite que dans la manière avec laquelle les pays étrangers traiteraient le commerce prussien; que si ce commerce rencontrait des obstacles chez les autres nations, ces obstacles seraient mis par réciprocité en Prusse au commerce de ces nations.

La Chambre de commerce de Bordeaux demandait l'abaissement des droits mis en Prusse sur les vins : « Nous croyons, » disait-elle, que le débouché de nos vins est susceptible de » s'accroître considérablement en Prusse; la cherté de nos » vins est le seul obstacle à une plus grande consommation. » Le ministre du commerce répondit qu'il était inutile de demander un abaissement des tarifs, parce qu'il n'amènerait point une plus grande consommation de nos vins.

Le gouvernement de Juillet aurait cependant désiré adoucir la rigueur du système protectionniste que lui avait légué la Restauration. M. Duchâtel, nommé le 4 avril 1834 ministre du commerce, avait, comme journaliste, attaqué le système prohibitif, et l'avait déclaré funeste aux intérêts généraux. Mais il dut se borner à proposer une enquête sur la situation agricole, manufacturière et commerciale.

L'enquête s'ouvrit le 8 octobre 1834, sous la présidence du comte Duchâtel, ministre du commerce. Parmi les commissaires figuraient trois pairs de France de la Gironde, le duc Decazes, le baron Portal, et M. Gautier.

Un grand nombre des Chambres de commerce se montrèrent favorables à une réduction graduelle et modérée des droits protecteurs.

Celles des ports de mer insistaient pour la levée des prohibitions et pour un abaissement considérable des droits.

Celle de Bordeaux résuma ainsi son avis : « Il est indispen- » sable que le gouvernement proclame la liberté commerciale » comme le but auquel tendront désormais tous ses efforts. » Mais elle ne demandait qu'une application progressive.

La Chambre de commerce d'Amiens prétendait que les plaintes énergiques des propriétaires de vignobles du Bordelais étaient mal fondées, et qu'ils vendaient très bien leurs vins.

Rouen s'exprimait ainsi : « Le système prohibitif peut seul » assurer l'existence de nos nombreux établissements de tissage » et de filature. »

L'émotion était grande dans les deux camps. Les industries

protégées accusaient hautement le gouvernement de trahison; leurs journaux s'écriaient qu'il voulait vendre la France à l'Angleterre; ils annonçaient des soulèvements dans la classe ouvrière. La Chambre de commerce de Roubaix répondait à l'enquête par des menaces, et l'un des grands chefs d'industrie disait : « Aucune société ne peut se passer absolument d'aris-
» tocratie; il en faut une à tout gouvernement. Voulez-vous
» savoir quelle est celle du gouvernement de Juillet? C'est
» celle des grands industriels et des grands manufacturiers.
» Ce sont là les fondements de la dynastie nouvelle! »

Cette aristocratie formait la majorité dans les deux Chambres. Le gouvernement dut se contenter de demander aux Chambres, et à charge de leur rendre compte, l'autorisation provisoire de redresser légèrement quelques tarifs; ce qui lui fut accordé.

Le ministre usa modérément de ce droit provisoire; et le 1er février 1836 M. Duchâtel proposa un projet de loi pour régulariser les abaissements de tarifs qu'il avait faits en vertu de la loi de 1834. Deux mois après, le 2 avril, un nouveau ministre du commerce, M. Hippolyte Passy, venait soutenir le projet de loi, et proposer quelques nouvelles dispositions.

Le rapporteur, M. Théodore Ducos, député de la Gironde, exposa les principes de liberté qui devaient, selon lui, régler les rapports de commerce internationaux; mais il ajoutait qu'en matière économique le principe n'entraînait pas une application absolue, qu'il fallait se garder d'ardeurs impatientes, et qu'on ne pouvait ni accomplir en un jour une pareille réforme, ni la repousser sans examen. « Les droits de
» douane, disait-il, ont pour but essentiel de créer un revenu
» à l'État. Comme les individus, les peuples ont leurs spécia-
» lités. En consultant leur situation géographique, en recher-
» chant les influences de leur sol et la nature de leur climat,
» en étudiant leur application plus ou moins directe à telle ou
» telle production, à telle ou telle industrie, il est impossible
» de ne pas reconnaître la loi souveraine qui les pousse à une
» commune association.

» Gardons-nous des commotions brusques et soudaines; que
» toute réforme soit lente, progressive et graduelle. En
» économie, en industrie, en commerce, une crise c'est la
» ruine; le progrès, c'est la vie. »

M. Portal parla dans le même sens que M. Ducos. M. Thiers

insista sur le principe de la protection, mais avec des modérations de taxes; et après d'orageuses discussions dans les Chambres les projets de loi furent adoptés les 2 et 5 juillet 1836. La première loi abaissait les droits sur les fers; levait les prohibitions sur les cotons filés, les châles de cachemire, l'horlogerie, les foulards de soie, les chaînes de fer pour les navires, les cuirs de Russie. Elle diminuait de 33 pour 100 le droit sur les laines, et supprimait les prohibitions de sortie pour les bois de construction et merrains, et sur les soies pour chapellerie. La seconde levait quelques prohibitions sur des matières de moindre intérêt, et abaissait les droits sur les toiles communes, la passementerie, les fromages, et sur les chevaux.

La commission de la Chambre des députés avait compté dans son sein, avec M. Théodore Ducos, MM. Guestier, de Bryas, Wustenberg, comme lui députés de la Gironde.

Quelque temps après, il fut question d'une innovation considérable à apporter au régime des douanes. Il s'agissait d'imiter ce qui venait de se faire en Allemagne, c'est-à-dire de former une association entre divers États, considérés comme ayant les mêmes intérêts et assimilés aux diverses provinces d'une même nation, pour établir entre ces États la liberté de leur commerce réciproque en reportant les barrières de douane en dehors du cercle des frontières de l'association.

L'association douanière allemande, connue sous le nom de Zollverein, avait été fondée en 1827 par l'initiative de Frédéric List, professeur d'économie politique à Tubingen. La Prusse avait réalisé ce projet; et, malgré l'opposition de quelques manufacturiers, avait réuni en 1827 une confédération de trente États allemands, formant une population de 27 millions d'habitants, et avait supprimé toutes les douanes intérieures qui séparaient naguère ces États.

Léon Faucher publia, le 1er mars 1837, dans la *Revue des Deux-Mondes*, un projet d'union douanière entre la France, la Belgique, l'Espagne et la Suisse. Ce projet souleva les plus vives polémiques.

Il n'était à tout prendre que le retour, sur de moindres proportions, à un état de choses qui avait déjà existé naguère sous Napoléon, à l'époque du blocus continental. « Lorsque, a » dit Rossi, l'empire s'étendait de Perpignan à Hambourg, de » Cherbourg à Rome, c'était pour nous comme si les douanes

» étaient aujourd'hui supprimées en Belgique, en Piémont, » en Toscane, dans les États du Pape, en Hollande, dans une » grande partie de l'Allemagne. C'était, pour les producteurs » de ces pays, comme si les douanes avaient été supprimées en » France (1). »

L'opinion publique s'était émue. Le gouvernement français et le gouvernement belge étudiaient soit la question de l'union douanière, soit celle plus restreinte d'un traité de commerce. Les négociations durèrent jusqu'en 1842 et aboutirent à un traité de commerce.

Un grand nombre de Chambres de commerce, tant en France qu'en Belgique, s'étaient prononcées en faveur de l'union douanière. Celle de Bordeaux a publié sur cette question des mémoires très remarquables (2). Mais des deux côtés de la frontière, les forges, les houillères, les filatures, les tissus, avaient fait la plus vive opposition.

Le commerce de Bordeaux, ne pouvant obtenir l'union douanière avec la Belgique, se montra cependant satisfait du traité de commerce fait en 1842 avec ce pays ; et, à son expiration, il en demanda le renouvellement.

La Chambre eut à s'occuper des traités de commerce avec d'autres puissances.

Elle manifesta le vœu d'un traité avec l'Angleterre. Elle étudia l'ancien traité de 1786. Elle réédita le rapport de Portal de 1802. Elle y joignit un nouveau travail concluant, comme ce rapport : 1° que le traité de 1786 avait été avantageux à la France ; 2° qu'il était désirable d'en conclure un nouveau avec quelques améliorations (3).

Elle prit une part active dans les études des négociations et des projets de traités de commerce avec la Suède, avec l'Union allemande, avec la Hollande, avec l'Espagne, avec le Brésil.

---

(1) Rossi. *Cours d'Économie politique*, t. II, p. 328. — P. Richelot, *Associat. douanière allemande*, 1845. — L. Faucher. *Rev. des Deux-Mondes*, 1er mars 1837.

(2-3) Chambre de commerce de Bordeaux. *Lettre à M. le ministre de l'agr. et du commerce, du 4 nov. 1841*. Bordeaux, Pechade, 1841. — Id. *De l'union douanière entre la France et la Belgique, 10 septembre 1843*. Bordeaux, Chaumas, 1843. — Id. *De l'union douanière avec la Belgique, 20 nov. 1845*. Bordeaux, Suwerinck, 1845. — Id. *Mémoire sur la possibilité de conclure un traité de commerce entre la France et l'Angleterre, 30 mai 1844*. Bordeaux, Suwerinck, 1844.

Elle signala les dangers pour notre commerce maritime du traité conclu avec la Hollande le 25 juillet 1840, lui accordant des exemptions du droit de pavillon qui rendaient difficile au Havre de soutenir la concurrence d'Amsterdam et de Rotterdam,

Des formalités gênantes avaient été introduites par le gouvernement prussien, pour l'admission des vins arrivant en Prusse sans venir directement des lieux de production, et qui, venant par ports étrangers, étaient assujétis à un droit plus élevé de 20 pour 100. Cette mesure pouvait contribuer à entraîner dans l'Union allemande les villes hanséatiques ; et à enlever ainsi à nos vins des marchés où ils n'étaient frappés que de très faibles droits et où ils trouvaient de nombreux consommateurs. La Chambre engagea le gouvernement français, loin de laisser augmenter les entraves qui gênaient le commerce de nos vins avec l'Union allemande, à s'occuper des moyens de faciliter l'entrée de ces vins en Allemagne comme en Hollande et en Belgique, pays où se consomme la majeure partie des vins moyens de notre département.

En 1842, le commerce éleva ses plaintes contre le nouveau tarifs des États-Unis qui élevait considérablement les droits sur tous nos produits et frappait de confiscation toute marchandise qui n'aurait pas acquitté les droits dans les soixante jours de son arrivée. Les vins étaient soumis à un tarif à peu près prohibitif.

Il en était de même au Mexique.

Plus tard, en 1846, un ukase de l'empereur de Russie frappa d'un droit de 5 pour 100 les marchandises apportées d'un pays étranger qui n'aurait pas de traité de navigation avec la Russie. Les Chambres de commerce françaises s'unirent à celle de Bordeaux, et le gouvernement négocia avec la Russie une convention qui mit notre pavillon dans les conditions les plus favorables.

La Suède avait cherché à conclure un traité qui nous offrait de grands avantages pour les soieries, les tissus de laine, les vins, les eaux-de-vie, les fruits secs, et qui nous permettait d'obtenir à des prix modérés les qualités de fer propres à la fabrication de l'acier. Ce projet échoua par l'opposition des maîtres de forge français (1847).

C'étaient encore des lois fiscales qui entravaient l'importation de divers produits étrangers ou coloniaux, dans le but de

protéger quelques produits français analogues. Nous ne nous occuperons, rapidement d'ailleurs, que de quelques-uns de ces produits : les nitrates, les graines oléagineuses, et le sucre.

Les nitrates de soude formaient le principal article de fret pour les retours des mers du Sud. Ils payaient 15 francs par 100 kilos, c'est-à-dire 40 pour 100 de leur valeur. Le commerce demandait une forte réduction, en faisant remarquer qu'en Angleterre la même marchandise ne payait que 6 pence, ce qui permettait à l'agriculture de l'employer comme engrais Le droit fut réduit de moitié.

Le nitrate de potasse, qui venait de l'Inde comme lest, sur les navires apportant l'indigo, marchandise trop chère sous un faible volume pour former un chargement complet, ne devait pas supporter de droits supérieurs à ceux qui frappaient le nitrate de soude.

Les huiles de palme venaient du Sénégal, et nous amènent à dire quelques mots du commerce de Bordeaux avec cette contrée.

L'amiral Rosamel, ministre de la marine, chargea, en 1838, le lieutenant de vaisseau Bouet, commandant le brick-canonnière *la Malouine*, d'explorer la côte d'Afrique, depuis Gallinas jusqu'au Gabon. La Chambre de commerce de Bordeaux fut invitée à prêter son concours à cette expédition. Sur les indications de M. Victor Calvé, qui avait passé vingt ans au Sénégal comme médecin de la marine, la Chambre désigna le capitaine au long cours Broquant, pour prendre part au voyage, et recueillir des renseignements commerciaux sur ces contrées.

Dans les instructions remises par la Chambre au capitaine Broquant et rédigées par M. Bosc fils aîné, il lui était recommnndé d'étudier tous les produits du pays, et notamment les bois de construction, le bois de teinture, appelé *camwood*, et l'huile de palme. L'expédition ayant constaté la possibilité des relations commerciales, pour les favoriser une ordonnance du 25 juillet 1840 réduisit les droits d'entrée sur toutes les marchandises qui viendraient du Sénégal par navires français, et entre autres sur l'huile de palme.

Finissons ici ce que nous avons à dire sur le Sénégal.

La Chambre examina en 1841 si le commerce de *troque* pouvait être fait avantageusement par des particuliers, ou s'il

convenait de le concéder à une Compagnie instituée sur des bases analogues à celles de la Compagnie du Galam et de Casamance, qui existait alors. Elle examina aussi par quels moyens on pouvait approprier au goût de ces populations les marchandises de troque qui leur étaient destinées.

En 1843 la Chambre constatait que nos relations avec la côte occidentale d'Afrique étaient en progrès ; que nos échanges avec ces contrées, qui n'étaient en 1831 que d'une valeur de 3 millions de francs, s'étaient élevés en 1841 à 17 millions. Elle demandait que divers points du territoire, signalés dans le rapport de M. Bouet, fussent occupés et fortifiés pour la protection du commerce. Elle indiquait Groa ou Garoway au cap des Palmes ; Assinie au cap des Trois-Pointes, où la France avait eu jadis un établissement important. C'était le point de traite le plus riche et le plus favorable de la côte, et d'où il était possible, par la rivière, de pénétrer dans l'intérieur ; enfin le Gabon, au fond du golfe de Guinée, dont la rive gauche du fleuve était fréquentée depuis longtemps par les navires français, et dont « les habitants ressemblaient à une colonie » de noirs libres français ».

Des comptoirs ne tardèrent pas à s'établir sur les trois points indiqués. La traite des noirs, qui était naguère le seul trafic des indigènes, disparaissait graduellement, et ces peuplades cherchaient des moyens d'échange dans l'exploitation des produits de leur sol. On concevait l'espoir de se rapprocher du Niger, et de remonter par cette large voie fluviale dans l'intérieur de l'Afrique.

L'huile de palme et les sésames du Sénégal avaient été favorisés par la loi du 25 juillet 1840 ; mais des réclamations allaient s'élever, et les départements du Nord allaient demander protection pour l'huile de colza.

Cette huile était utilisée principalement par les fabriques de savons mous, qui sont l'objet d'une fabrication considérable.

Marseille, où l'industrie du savon a la plus haute importance, recevait depuis peu d'années du Levant, d'Égypte, de Syrie, de Roumélie, de Crimée, les graines oléagineuses de sésame. Ces graines ne figurent dans les tableaux de douanes qu'à partir de 1843. A partir de cette époque Marseille commença à en recevoir de l'Inde. En 1843 et en 1844 elle en reçut environ 200,000 quintaux par an.

Les producteurs de colza du nord de la France prirent l'alarme, et firent rendre la loi du 9 juin 1845 qui frappa les sésames d'un droit de 15 fr. 40 par 100 kilos par navires étrangers, et de droits moindres par navires français. Il était à craindre que les huiles de palme, les arachides, les huiles de coco, fussent frappées des mêmes droits.

Ces restrictions de commerce frappaient les relations avec l'Afrique et avec l'Inde.

Celles avec les Moluques et les îles de la Sonde étaient restreintes par une fausse ou étroite interprétation des lois de douanes. La loi du 6 mai 1841. pour protéger ce commerce lointain, accordait des réductions de droits aux produits importés directement par navires français des pays au delà des îles de la Sonde. Mais, comme il n'était possible d'obtenir un chargement qu'en le complétant à la cueillette dans quelques ports en deçà des îles, la douane refusa au capitaine Geoffroy, du port de Bordeaux, la réduction sur la partie de sa cargaison prise au delà de la Sonde, parce qu'il avait fait escale en deçà. La pétition adressée aux Chambres par le capitaine et appuyée par les Chambres de commerce de Paris, de Rouen et de Bordeaux, fut repoussée.

La question des sucres était complexe, suivant qu'il s'agissait des sucres étrangers, coloniaux, ou indigènes.

Les sucres étrangers étaient prohibés, par l'élévation des droits. Le commerce bordelais, qui encouragé par le ministre à nouer des relations avec l'Indo-Chine, aurait trouvé dans les sucres de ces contrées un article d'échange et de retour, répondait au ministre : « Accordez l'entrée des sucres de l'Indo- » Chine à un droit qui permette de les consommer en France, » et laissez faire le commerce. » Mais les lois prohibitives ne permettaient pas de laisser faire le commerce.

Ce sucre étranger avait été chassé du marché par la loi de 1822 qui l'avait surchargé de 55 francs pour protéger celui des colonies. Le commerce du sucre colonial se trouvait concentré sur la production de trois ou quatre îles, épaves de nos anciennes colonies, et impuissantes à satisfaire aux besoins croissants de la consommation. Il y avait place à prendre pour l'apport sur le marché d'une marchandise plus demandée qu'elle ne pouvait être fournie. Cette place fut prise par le sucre de betterave.

Cette fabrication n'avait d'abord donné que des déboires ; mais lorsque le sucre étranger, surtaxé de 55 francs, eut disparu du marché, elle prit un développement considérable. En 1822 elle comptait à peine ; en 1829, 89 fabriques donnaient environ 5 millions de kilos de sucre. En 1835, 400 fabriques avaient produit plus de 30 millions de kilos. Sur les pressantes sollicitations des colonies et du commerce maritime, le gouvernement fit adopter par les Chambres, le 18 juillet 1837, pour réduire la production du sucre indigène, un droit de fabrication de 15 francs par 100 kilos. L'année qui suivit l'application de l'impôt 166 fabriques avaient succombé; les plus fortes avaient résisté, mais la production descendit en 1840 à 22 millions.

Cependant les colonies continuaient à se plaindre. Elles obtinrent le 21 août 1839 une ordonnance qui dégrevait de 12 francs le droit sur leur sucre.

La loi du 3 juillet 1840 fixa le droit sur le sucre colonial à 45 francs, porta à 25 francs celui sur le sucre indigène, et réduisit à 20 francs la surtaxe sur l'étranger.

Sous l'influence de cette différence dans le chiffre de l'impôt, la fabrication du sucre de betterave reprit sa marche ascendante, et produisit 34 millions de kilos en 1842. La concurrence menaçait sérieusement le commerce des sucres coloniaux. Il fallait chercher un remède.

La Chambre de commerce de Bordeaux demandait la suppression avec indemnité de la sucrerie indigène ; à défaut, l'égalité des droits et la réduction à 10 francs de la surtaxe sur l'étranger.

La loi du 2 juillet 1843 admit l'égalité des droits sur les deux sucres et maintint la surtaxe sur l'étranger.

La sucrerie indigène, loin de succomber sous l'égalité de l'impôt, continua sa marche progressive et arrivait en 1847 à 60 millions de kilos.

A la question des sucres se joignait celle des raffineries. Cette industrie, surexcitée par la concurrence des fabricants du Nord, avait fait de grands progrès. L'outillage et les procédés de fabrication s'étaient perfectionnés. Ces progrès étaient nécessaires pour conserver la clientèle non seulement à l'intérieur, mais à l'étranger où nos raffineries exportaient, avec nos sucres, ceux qu'ils avaient reçus de l'étranger en transit, et travaillés dans leurs raffineries.

La question des vins, qui domine à peu près toutes les autres à Bordeaux, ne pouvait être oubliée; et se représentait souvent.

L'exportation, arrêtée par les taxes mises à l'étranger par représailles à notre système protecteur, avait diminué dans des proportions considérables. La consommation intérieure était grevée de droits énormes au profit des contributions indirectes et des octrois des villes. Nous parlerons plus tard de ce qui regarde les vins. Nous nous bornons à signaler l'association formée par les propriétaires de vignobles du Sud-Ouest pour faire entendre leurs réclamations.

La Chambre de commerce disait à ce propos : « Le maintien » des droits exceptionnels et multipliés qui frappent cette » denrée est considéré par nous comme une faute politique et » financière, et comme un malheur social. »

L'association des propriétaires de vignes devait être suivie d'une association se proposant un but plus général, celui de la liberté des échanges.

La liberté commerciale avait été la tradition séculaire de la place de Bordeaux. Depuis Colbert, le maire et les jurats de Bordeaux, la Cour de Parlement, la Chambre de commerce à partir de 1705, n'avaient cessé de faire entendre leur voix réclamant la facilité des échanges à l'intérieur et à l'extérieur; nous avons retracé la longue histoire de leurs demandes dont l'écho s'était continué sous l'Empire et sous la Restauration.

Le moment était arrivé, pour arriver à résister à l'influence toute-puissante dans les Chambres et auprès du gouvernement des maîtres de forges et de charbonnages et des manufacturiers du Nord, de former comme eux une association pour la défense des intérêts de notre commerce.

L'exemple avait été donné par l'Angleterre. La législation sur les céréales avait donné naissance à la ligue du *free trade*, qui, partie de Manchester en 1839, était arrivée sous l'énergique et puissante impulsion de Colden, de Bright, et de leurs partisans, à passionner l'opinion publique en Angleterre, à entraîner le concours de Robert Peel, et à changer les prohibitions surannées en mesures libérales pour les échanges internationaux.

Les principaux négociants, le maire Duffour-Dubergier, la Chambre de commerce, prirent à Bordeaux l'initiative pour la création de l'association française en faveur du libre-échange.

La première séance de l'association bordelaise eut lieu le 23 février 1846. Le manifeste publié à cette occasion revendiquait pour le consommateur le droit de s'approvisionner sur le marché le plus avantageux. Il affirmait énergiquement ce principe vital de l'association : « La liberté des échanges » peut seule assurer la puissance des nations, la prospérité du » commerce, le bien-être du consommateur. »

Le promoteur de la ligue anglaise, Richard Cobden, vint à Bordeaux encourager les premiers travaux de l'association naissante. Il fut reçu avec enthousiasme. L'association lui donna un banquet auquel assistèrent toutes les notabilités de la ville et du commerce. « Qu'est-ce que le libre-échange ? dit-il : » une plus grande liberté d'action, un champ plus vaste ouvert » à l'esprit d'entreprise, l'affranchissement de ces chaînes qui » gênent nos mouvements, et la destruction de ces barrières » qui limitent nos progrès... Quelle que soit la condition d'un » pays, nous soutenons que la liberté lui vaut mieux que la » restriction... Cette vérité n'est-elle pas démontrée par tous » les grands économistes et chez toutes les nations civilisées ? » Smith en Angleterre, Say en France, Storck en Russie, des » hommes éminents en Italie, en Espagne, en Suisse, ne se » sont-ils pas unis dans la défense du libre-échange, comme » pour prouver qu'il est également applicable à tous les pays, » à tous les climats, à toutes les races, à tous les gouver» nements ? »

Ces doctrines n'étaient pas nouvelles pour les auditeurs. Le Bordelais Henri Fonfrède avait soutenu avec autant d'éclat que de verve les polémiques douanières. Il était mort récemment (1841) mais sa voix n'était pas oubliée; « elle avait compté » dans les débats de la France », avait dit sur sa tombe M. de Salvandy. Il avait écrit en 1838 : « De toutes les institutions » antisociales, le système prohibitif est la plus trompeuse : il » ruine les nations sous prétexte de les protéger. »

Un nouveau publiciste allait apparaître, écrivain plein d'humour et de mordant, de conviction et d'énergie, qui offrit à la ligue bordelaise le concours de son activité et de son talent, Frédéric Bastiat, l'un des plus utiles pionniers du libre-échange.

Paris, Marseille, Lyon, Rennes et les principaux ports de mer formèrent pour l'obtention de la liberté commerciale des

associations analogues à celle de Bordeaux. Mais elles n'avaient ni la cohésion ni la puissance du Comité des protectionnistes présidé par M. Odier.

Ce Comité soutenait que la libre concurrence serait l'anéantissement de notre industrie et de notre commerce; que, pour que la libre concurrence pût exister entre tous les peuples, il faudrait qu'ils pussent concourir dans des conditions égales; que cette égalité n'existant pas, il faut égaliser les frais de production par des taxes d'entrée; enfin que la France doit être indépendante des autres peuples en se passant de leurs produits, pour ne pas être à leur merci en cas de guerre.

Nous n'avons pas ici à apprécier des doctrines économiques, mais simplement à raconter l'histoire du commerce de Bordeaux. Nous ne reproduirons donc pas les arguments par lesquels les libre-échangistes répondaient qu'en cas de guerre la France ne courrait aucunement le risque d'être à la merci d'une nation ennemie, et discutaient les questions de la condition et du prix de revient de la production.

Nous nous bornons à constater que la Chambre de commerce de Bordeaux ne demandait ni une liberté illimitée, ni une révolution immédiate et brutale. Le 30 décembre 1846, le président M. Henri Basse, s'exprimait ainsi : « Les hommes » distingués qui dirigent ces associations savent comme nous » qu'en économie comme en politique, il faut ménager les » transitions, et que ce serait compromettre la plus juste et la » meilleure des causes que de vouloir d'un seul coup renverser » tous les abus. Les économistes posent les principes, qui sont » absolus; c'est aux hommes d'État et aux hommes pratiques » d'appliquer ces principes progressivement et de façon à ne » point causer de perturbation violente dans la société.

» La Chambre de commerce de Bordeaux a toujours fait » preuve d'un esprit de modération et de conciliation qui ne » s'est jamais démenti; tous ses travaux en font foi. Elle a » sans doute déclaré que la liberté commerciale est le but qu'il » faut atteindre, mais de tout temps elle s'est montrée prête à » accepter tous les ménagements nécessaires, pour ne pas » détruire violemment et brusquement ce qui existe. »

La révolution de février 1848 est venue clore cette période de l'histoire du commerce bordelais.

Au moment où elle survenait, Bordeaux se préparait à

prendre sa part légitime dans les nouvelles conquêtes que le génie de l'homme avait faites sur l'application de la vapeur aux chemins de fer et à la navigation.

Le petit chemin de fer de La Teste, concédé en 1837, n'était pas une initiative heureuse; mais la loi du 11 juin 1842 créait la ligne de fer de Paris à Bordeaux avec prolongement sur l'Espagne, et celle de Bordeaux à Marseille. Ces lignes, après des vicissitudes diverses, n'étaient pas encore livrées au public.

Lorsque le *Great-Western* et le *Syrius* eurent victorieusement traversé l'Atlantique, la navigation à vapeur, adoptée avec empressement par l'Angleterre et les États-Unis, fut enfin acceptée par le gouvernement français. Il s'occupa d'organiser trois lignes de paquebots à destination de New-York, des Antilles et du Brésil.

La loi du 16 mai 1840 désigna le Havre pour la ligne de New-York, Nantes pour celle du Brésil, Bordeaux et Marseille pour les Antilles et le Mexique. Le gouvernement se chargeait de faire construire les bateaux et de les donner, avec une subvention, à chacune des Compagnies qui seraient adjudicataires de la ligne. Les services devaient commencer en 1845.

Mais l'année 1845 était commencée lorsqu'au mois de février la Chambre manifesta au ministre du commerce l'importance pour le port de Bordeaux d'être mis en possession de la ligne que lui assurait la loi de 1840. Le gouvernement, loin d'accueillir cette demande, présenta aux Chambres, le 29 mars, un projet portant abrogation de la loi, et autorisant le ministre des finances à traiter avec des Compagnies commerciales pour l'exploitation, au moyen de paquebots soit à vapeur, soit à voiles et à vapeur, de quatre lignes principales de correspondance, *partant de France*, et aboutissant à Rio-Janeiro, à la Martinique ou à la Guadeloupe, à la Havane, et à New-York.

Ce projet, sans tenir compte des points de départ fixés par la loi, laissait la faculté de faire partir les quatre lignes de tout autre point. Ce point était présumé devoir être le Havre, point de départ unique, fortement appuyé par le commerce et par la banque de Paris.

Le gouvernement accorda d'abord à la Compagnie du Havre à New-York, ligne réputée la plus productive, quatre bateaux de 450 chevaux chacun, contruits par l'État, représentant une valeur de 7,600,000 francs; et se refusa à accorder aucune

subvention aux autres lignes, reconnues cependant moins avantageuses, rendant ainsi impossible la formation de Compagnies pour leur exploitation.

Tel était l'état de choses dont se plaignait la Chambre de commerce dans son mémoire du 18 mars 1847. Ce ne fut qu'après la révolution de 1848 que le service des paquebots transatlantiques partant de Bordeaux put être établi.

CHAPITRE II

Institutions du commerce.

CHAMBRE DE COMMERCE.

Les attributions de la Chambre, réglées par l'ordonnance du 16 juin 1832, restèrent à peu près les mêmes que celles de l'ancienne Chambre de 1705, et de la Chambre rétablie par le Consulat le 24 décembre 1802.

Il est vrai qu'elle ne fut plus chargée de surveiller l'exécution des mesures prises contre la contrebande; mais son rôle resta purement consultatif; son avis dut être pris lorsqu'il s'agissait de changements projetés dans la législation commerciale, de création de Bourses, d'agents de change ou de courtiers, de tarifs et règlements de courtages et autres services analogues, de création de tribunaux de commerce dans sa circonscription, de fondation de banques locales, et enfin de projets de travaux publics locaux relatifs au commerce. L'avis devait être demandé, mais personne n'était tenu de s'y conformer.

Le nombre de ses membres fut fixé à quinze. Les conditions des élections furent réglées pour les électeurs et les éligibles.

Les présidents de la Chambre pendant le règne de Louis-Philippe furent: J.-H. Wustenberg, depuis 1829; Pierre Baour, Paul Portal et Jos. Brun, qui se succédèrent en 1832; J.-E. Wustenberg, en 1833; P. Baour, en 1835; J.-E. Wustenberg, en 1837; Damas Junior, en 1839; P. Baour, en 1842; Duffour-Dubergier, en 1844; Henri Basse, en 1846; Duffour-Dubergier, en 1848.

La Chambre était chargée de la gestion de certains intérêts du commerce local, tels que l'administration de l'édifice de la Bourse et des Entrepôts réels.

L'administration de la Bourse a été confiée à la Chambre par l'ordonnance de 1832. Elle en payait les dépenses et en percevait les revenus.

La Chambre avait perçu jusqu'en 1831, et d'après une loi du 23 juillet 1820, une subvention de 16,000 francs par an pour ses dépenses, et de 11,000 francs pour celles de la Bourse.

Elle y a renoncé au mois d'août 1831 et a pu suffire à ses dépenses avec ses propres revenus et ceux de l'Entrepôt.

La Chambre fit procéder, en 1842, à la classification d'une partie de ses *archives* comprenant les documents relatifs au temps écoulé depuis la reconstitution des Chambres de commerce en 1802. Ces archives furent mises dans un état satisfaisant, ainsi que le constatait, en 1847, M. H. Basse, président de la Chambre. A cette dernière époque, la Chambre se proposait de classer les archives de l'ancienne Chambre de Guienne et celles du Bureau consultatif du commerce. Ce travail n'a pas eu lieu et les archives de l'ancienne Chambre ont été plus tard remises aux Archives du département.

Depuis 1839, les présidents de la Chambre ont publié chaque année un rapport comprenant le résumé des travaux de la Chambre et divers documents statistiques.

La *Bibliothèque de la Chambre* a été organisée en 1842 par son secrétaire, M. A. Campan, qui faisait en même temps le travail de classement des archives. Elle n'était pas alors ouverte au public et ne le fut qu'en 1854.

L'*Entrepôt réel* était devenu insuffisant. Il fut augmenté par les magasins qui constituent l'annexe de la rue Vauban et dont les terrains furent acquis de la Ville, le 10 mars 1830, pour le prix de 150,000 francs. La Chambre fut autorisée, le 24 mai 1847, à contracter un emprunt de 300,000 francs pour compléter le paiement de ces constructions.

Le *Tribunal de commerce* a continué à tenir ses séances à la Bourse dont l'édifice est placé sous l'administration de la Chambre.

La compétence du Tribunal, fixée en dernier ressort à 1,000 francs par la loi de 1807, fut portée à 1,500 francs par celle du 3 mars 1840. Cette loi permit la réélection des juges.

Le nombre de ceux-ci fut augmenté en 1841 de deux juges et de deux juges suppléants.

L'ensemble des affaires introduites devant le Tribunal s'élevait en 1831 à 2,139. Mais depuis ce nombre a beaucoup augmenté.

Il existait dans le département deux autres tribunaux de commerce, à Blaye et à Libourne. L'ensemble des affaires de ces trois juridictions a été :

En 1834, affaires introduites, 2,675; jugements contradictoires, 854; défauts, 1,689; conciliation, 77.

En 1835, affaires introduites, 3,243; jugements contradictoires, 959; défauts, 1,995; conciliation, 62.

En 1836, affaires introduites, 4,172; jugements contradictoires, 1,270; défauts, 1,820; conciliation, 62.

Il faut ajouter les jugements rendus en matière de commerce par les tribunaux civils de Lesparre, Bazas et La Réole.

Le Tribunal de commerce de Bordeaux a eu pour présidents : en 1830, Élie Gautier; 1832, J.-H. Wustenberg; 1834, David Brown; 1836, By Dupuch; 1838, Sylvestre Delbos; 1842, Bruno Devès; 1846, Henri Basse.

AGENTS DE CHANGE.

Les agents de change existaient à Bordeaux de temps immémorial. Vers le milieu de l'année 1845, ils demandèrent l'établissement d'un parquet à la Bourse, ainsi qu'il venait d'en être établi un à Lyon.

La Chambre de commerce, sans se dissimuler les dangers qui pourraient résulter du jeu et de l'agiotage, mais s'appuyant sur la demande de cinquante-cinq maisons des plus honorables de la place, et considérant l'avantage que produirait la facilité de mobiliser les capitaux et de s'affranchir, à un certain degré, de la centralisation des affaires à Paris, émit un avis favorable et en 1846 le parquet fut installé.

COURTIERS.

Les courtiers comprenaient ceux qui s'occupaient des assurances maritimes et des marchandises.

Leurs brevets constituaient des charges transmissibles à prix d'argent.

Parmi les courtiers de marchandises se trouvaient les courtiers de vins.

L'organisation de ces derniers dans le département de la Gironde datait de la loi du 7 thermidor an IX. Outre les courtiers de Bordeaux, vingt-huit courtiers étaient institués dans diverses autres localités. Chacun ne pouvait légalement agir que dans la limite territoriale qui lui était fixée; mais dans la pratique il n'en était pas ainsi, et le commerce faisait acheter ses vins par le courtier de son choix.

Cette tolérance dura plus de quarante ans; à l'époque dont nous nous occupons, quelques courtiers réclamèrent la stricte exécution de la loi, et les tribunaux furent saisis de nombreux procès pour courtage illicite en dehors de la circonscription légale. Les tribunaux appliquèrent la loi; le commerce réclama.

La Chambre proposait de modifier la situation des courtiers et de laisser à chacun la liberté d'opérer, soit en ville, soit à la campagne. Mais la loi ne fut pas changée, et les procès continuèrent jusqu'à l'abolition du privilège, qui ne devait avoir lieu que plus tard.

BANQUE DE BORDEAUX.

Nous avons déjà dit que la Banque de Bordeaux avait été fondée le 24 novembre 1818 par une association de capitalistes bordelais, sous l'impulsion de Pierre Balguerie-Stuttenberg. Le capital de 3 millions était divisé en 3,000 actions de 1,000 francs chacune.

Cette Banque rendit les plus grands services au commerce, non seulement en temps ordinaire, mais surtout dans les temps difficiles. Pendant la terrible crise financière qui suivit la Révolution de 1830, la Banque n'hésita pas à venir largement au secours des maisons de la place et soutint toutes celles qui souffraient d'embarras momentanés. Les administrateurs de la Banque, commerçants eux-mêmes, se considéraient comme intéressés au sort du commerce local, et pouvaient apprécier sainement les mesures opportunes pour y apporter remède.

Le mouvement de la Banque, de 1842 à 1847, est représenté par les chiffres suivants :

ANNÉES	EFFETS A L'ESCOMPTE		EFFETS en compte-courant	VALEUR TOTALE
	NOMBRE	VALEUR	VALEUR	
1842.......	50.347	65.899.325	37.284.493	103.183.818
1843.......	51.070	58.265.721	44.734.509	103.000.230
1844.......	52.005	61.111.656	45.186.694	106.298.350
1845.......	60.809	77.726.355	43.650.733	121.377.088
1846.......	47.984	87.107.955	46.239.582	133.347.537

La moyenne des billets de la Banque en circulation était de 21 millions; celle des espèces en caisse était de 9,500,000 francs.

Le privilège expirait le 24 novembre 1848.

Au commencement de l'année 1848 la Banque demandait le renouvellement de la concession. Le ministre voulait enlever aux actionnaires l'administration, et nommer lui-même le gouverneur. En outre, il consultait la Banque de France. Celle-ci demandait la suppression de toutes les Banques de province, et le monopole pour elle-même dans toute la France. Elle devait l'emporter, et après 1848 il n'y eut plus à Bordeaux qu'une succursale de la Banque de France.

HOTEL DES MONNAIES.

Il existait en France un assez grand nombre d'hôtels des monnaies.

Bordeaux avait le sien dès l'époque la plus reculée.

Le gouvernement poursuivait depuis longtemps la pensée de centraliser à Paris la fabrication des monnaies. Dès l'époque du Consulat, il avait eu le dessein de ne permettre la frappe de l'or qu'à Paris. En 1833, il proposa la suppression de douze hôtels des monnaies, et en 1837 ceux de Nantes, La Rochelle, Bayonne, Toulouse, Limoges et Perpignan furent supprimés.

En 1842, un projet de loi proposait aux Chambres de fermer ceux qui existaient encore à Lille, Rouen, Strasbourg, Lyon, Marseille et Bordeaux. Il fut représenté en 1843.

Pour les armateurs de Bordeaux, qui recevaient du Mexique, du Chili et d'autres contrées d'Amérique, des piastres et des lingots, il était fort important de pouvoir transformer ces matières argent en monnaie courante. Du Mexique seulement, Bordeaux recevait, année commune, de 1,000 à 2,000 kilos en lingots, et de 4,000 à 7,000 kilos en piastres. La Chambre de commerce regardait la suppression de l'hôtel des monnaies comme un malheur financier. Il fut évité à cette époque.

Depuis 1831, l'hôtel avait frappé, jusqu'en 1840, plus de 50 millions. Voici les chiffres de quelques années postérieures :

1840.......	6,085,000	1844.......	2,093,000
1841.......	5,110,000	1845.......	2,757,000
1842.......	5,225,000	1846.......	2,627,000
1843.......	4,105,000		

CHAPITRE III

Commerce intérieur.

Article premier. — *Agriculture et industrie.*

L'*agriculture* n'offre rien de nouveau à cette époque.

L'échelle mobile règle les importations et les exportations des céréales.

La culture de la vigne n'a subi aucune modification. La vente des vins, contrariée à l'intérieur par les lois relatives aux impositions indirectes et par les taxes des octrois, à l'extérieur par les droits des douanes étrangères, a subi des vicissitudes dont nous parlerons lorsque nous traiterons de cet article de nos exportations.

Quant aux cultures accessoires, à l'élevage du bétail, elles n'ont qu'une très minime importance dans le mouvement commercial de la contrée.

Les produits de l'*industrie bordelaise* n'en ont pas, pour la plupart, une plus grande. Nous donnerons cependant quelques rapides indications relatives à la période de 1830 à 1848.

Les *industries minérales* avaient peu d'importance.

Les carrières de pierres de taille et de moellons, les fours à chaux et à plâtre, n'avaient qu'une consommation locale.

Les cent cinquante tuileries ou briqueteries du département ne donnaient lieu à aucune exportation.

On comptait sept verreries, dont celles de Biganos et de Vendays cuisaient au bois de pin, tandis que les quatre verreries de Bordeaux employaient la houille. La fabrication totale s'élevait à 3 millions de bouteilles.

Les poteries communes comptaient dans le département quarante-huit fabriques. Il existait à Bordeaux quatre faïenceries et une à Sadirac. La fabrique de M. Johnston employait sept cents ouvriers, et produisait la porcelaine et le *iron stone*; mais elle manquait de débouchés.

L'industrie du fer employait des hauts fourneaux, des affineries et des moulages de fonte. Nous signalons :

La forge de Béliet, exploitée depuis le 23 avril 1804. Elle

appartenait à M. Juhel-Rénoy, et comprenait 1 haut fourneau au charbon de bois et 2 affineries, avec 22 ouvriers.

La forge de Lugos, en activité depuis le 3 janvier 1803, et dirigée par Gignoux et Lescure. Elle avait 1 haut fourneau pour la fonte du fer et 4 affineries. Elle marchait au bois et à la tourbe, avec 40 ouvriers.

La forge de la Trave, commune d'Uzeste, sur le Ciron, fondée le 27 avril 1825 ; marchait au bois et avait 43 ouvriers.

La forge de Cazenave, commune de Pompéjac, à M. Paris, n'occupait que 14 ouvriers; marchait depuis le 19 mai 1834.

La forge de Castelnau-de-Mesmes, depuis le 23 juin 1820, avec 37 ouvriers.

Celle du Haut-Ciron, même commune, n'avait que 6 ouvriers.

Le haut fourneau de Biganos, à M. Dumora, était en activité depuis 1838 et occupait 37 ouvriers.

Les forges de Bernos, sur le Ciron, dataient du 28 février 1840.

Celle de Pontet à Béliet était montée depuis 1841.

Les forges et fonderies de Bacalan à Bordeaux, créées par Balguerie avec le concours des principaux négociants, devaient acquérir une importance considérable. Diverses causes empêchèrent cet espoir de se réaliser, et l'affaire n'eut pas de succès.

Aucune de ces usines, mal outillées, mal servies de minerais et de combustible, ne put, malgré la protection douanière, soutenir la concurrence des autres forges de France; elles finirent par de ruineuses liquidations.

Les petites usines créées pour la fonte et l'affinage de métaux autres que le fer, pour le cuivre, le zinc, le plomb, le plomb de chasse, peu importantes d'ailleurs, trouvèrent dans la consommation locale un débouché suffisant de leurs produits.

L'industrie relative aux *objets d'alimentation* était peu importante en dehors des besoins locaux. La mouture des grains occupait plusieurs usines dans les environs, à Abzac, à Laubardemont, à Podensac. Trois usines à vapeur avaient été créées à Bordeaux par MM. Rousse, Taylor, Stavard ; elles avaient un médiocre succès.

La *raffinerie* elle-même, la plus importante de ces industries, avait vu, après les lois sur les sucres, dix usines se fermer, et les vingt-cinq qui restaient employaient 12 millions de kilos de sucre brut; mais luttaient avec peine contre les fabriques de sucre de betterave.

Elles consommaient annuellement de 25 à 30,000 kilos de charbon d'os que leur fournissaient cinq fabriques.

D'autres industries s'exerçant sur des *substances végétales* n'avaient au point de vue de l'exportation qu'un mouvement peu considérable.

Les usines de produits résineux donnaient environ 3 millions de kilos.

Deux scieries mécaniques pour les bois du Nord et de pin, fonctionnaient avec machines à vapeur.

Un atelier de tonnellerie mécanique ne réussit pas.

Les corderies avaient diminué de nombre. Il n'en restait que huit en 1839; elles employaient environ 300,000 kilos de chanvre, dont trois quarts du Nord et un quart du Lot-et-Garonne.

Les papeteries de Monfourat, près Angoulême, appartenaient presque toutes à des industriels de Bordeaux.

Les filatures et les tissages de coton n'avaient pas réussi. Il avait été établi, de 1816 à 1825, quatre filatures, une manufacture de calicot, une de couvertures de coton. Après 1830, toutes avaient été arrêtées.

Une manufacture de blanchiment de toiles et deux de toiles peintes de Chardavoine et de Vernet, paraissaient prospérer.

Le *filage* et le *tissage des laines* à la mécanique avaient commencé dès 1822. On comptait celle de filage des laines pour tricot de Falguière; celles de peignage des laines de Dezeimeris, à Floirac, et de Burgade, à Bordeaux en Paludate; celle de tissage d'Esh, à Blanquefort; et enfin, la fabrique à vapeur de tapis et de couvertures de Larroque frères et fils, qui a longtemps joui d'une grande réputation.

Nous le répétons, ces usines offraient un aliment au commerce intérieur, mais très peu à l'exportation.

Article 2. — *Voies de communication par eau et par terre.*

§ 1. VOIES DE COMMUNICATION PAR EAU A L'INTÉRIEUR.

L'amélioration des voies de communication par les fleuves, les rivières et les canaux, a toujours été un des meilleurs moyens de faciliter le commerce et à chaque époque est échue une part dans ce travail toujours renaissant.

La navigation dans le vaste bassin de la Garonne, et sa jonction avec celle des bassins voisins, exige une surveillance et des travaux d'autant plus nécessaires, que le transport des voyageurs et des marchandises augmente graduellement, et que de nouvelles conditions de rapidité, de sûreté, de commodité, d'économie, sont réclamées.

Les ponts et chaussées exécutèrent divers travaux pour améliorer le cours de la Garonne en amont de Bordeaux, et desservir divers petits ports sur le fleuve. Nous nous bornons à le constater.

L'œuvre importante, en amont de Bordeaux, fut celle du *canal latéral à la Garonne*.

La loi du 6 juillet 1838 autorisa l'ouverture de ce canal de Toulouse à Castets, faisant suite au canal du Midi et au canal Saint-Pierre, avec lesquels il se raccorde à Toulouse. Après avoir longé la rive droite de la Garonne jusqu'à Agen, il passe sur la rive opposée et débouche à Castets, à huit kilomètres au dessus de Langon. La ville de Montauban et la navigation du Tarn sont mises en communication avec le canal par un embranchement. Un autre embranchement, servant de prise d'eau dans la Garonne, à Agen, permet aux barques de passer du fleuve dans le canal, et réciproquement. Il existe aussi un raccord avec la rivière la Baïse.

Cette entreprise avait éprouvé bien des vicissitudes. Les premiers projets avaient été dressés en vertu d'une ordonnance de 1828, qui accordait la concession du canal à une Compagnie; malgré les délais qui lui furent accordés en 1832 et en 1835, elle ne put exécuter les travaux et fut mise en déchéance. Par la loi du 30 juillet 1838, qui y affecta une allocation de 40 millions, l'État se chargea lui-même de ces travaux. Ces travaux étaient déjà fort avancés dans la partie supérieure, lorsqu'on proposa, non seulement de les interrompre, mais de combler la partie déjà effectuée en aval d'Agen, pour y substituer un chemin de fer d'Agen à Bordeaux. Cette question fut mise aux enquêtes dans les départements intéressés, et un grand nombre de communes se prononcèrent pour la suppression du canal.

Les Chambres décidèrent, le 5 août 1844, que le canal ne serait pas terminé dans sa partie d'Agen à Bordeaux.

Cependant, elles reconnurent plus tard, par la loi du 5 mai 1846, qu'il n'existait aucun motif plausible de renoncer à la

continuation du canal, et affectèrent 15,500,000 francs à l'achèvement complet jusqu'à Castets. Avant la fin du règne de Louis-Philippe, la navigation avait été ouverte jusqu'à Moissac; elle allait l'être jusqu'à Agen en 1849.

Avant l'ouverture du canal, le mouvement fluvial des marchandises entre Toulouse et Bordeaux, ramené au parcours total, pour les années 1841, 1842 et 1843, avait été de 146,938 tonnes, dont 97,142 à la descente, et 49,796 à la montée.

Depuis l'ouverture du canal jusqu'à Agen, le tonnage de la vallée, rivière et canal, s'était considérablement accru. Il était en 1847 de 193,485 tonnes, dont 145,595 à la descente et 47,890 à la remonte. Il devait s'accroître dans de plus fortes proportions après l'ouverture de la ligne entière.

Le commerce de Bordeaux réclamait depuis longtemps la création d'un *canal des landes*. Balguerie-Stuttenberg et l'ingénieur Deschamps avaient étudié divers projets de ce canal; des études avaient été prescrites par le ministre; ces projets avaient été mis aux enquêtes. La Chambre de commerce, donnant son avis en 1840, signalait l'urgence d'ouvrir un canal qui aurait assaini et fertilisé les landes et facilité le débouché de leurs bois et de leurs résines.

Ces projets ne réussirent pas. On obtint cependant un *canal dans le bassin de la Leyre*, qui devait aller de La Teste, sur le bassin d'Arcachon, jusqu'à l'étang de Mimizan; mais qui n'a été exécuté que jusqu'à celui de Parentis. Ce canal, à point de partage, avec un tirant d'eau de $1^{m},65$, fut concédé en 1834 pour 99 ans.

Le *canal de la Garonne à la Loire* a été l'objet d'un grand nombre d'études. Trois directions principales étaient proposées. L'une avait pour but la réunion avec la basse Loire par les vallées de l'Angoumois et du Poitou; les deux autres se dirigeaient vers la haute Loire, et l'une d'elles passait par Limoges.

Dès 1837, ce dernier tracé avait eu les préférences de la Chambre de commerce. La jonction à la haute Loire, disait en 1842 M. Wustenberg, en se jetant sur le canal latéral à la haute Loire, formerait le principal anneau de cette chaîne immense de canaux et de rivières canalisées qui doivent réunir le Rhin à la Garonne et à l'Océan; elle comblerait la grande lacune des voies de transport qui existe entre la Dordogne et la Loire, et

desservirait par Limoges la France centrale, dont les industries sont arrêtées par le manque de communications.

§ 2. VOIES DE COMMUNICATIONS PAR TERRE.

1. *Routes ordinaires.*

Les chemins vicinaux ordinaires, ceux de grande communication et les routes royales formaient dans la Gironde un ensemble considérable de voies, dont une grande partie, quoique régulièrement classée, n'était pas à l'état d'entretien.

On comptait 365 kilomètres de routes royales entretenues; 1,020 kilomètres de chemins de grande communication, dont 427 seulement étaient entretenus; 5,606 kilomètres de chemins vicinaux classés, et 6,626 kilomètres d'autres chemins, tous en mauvais état.

La loi du 21 mai 1836 vint donner une énergique impulsion à l'entretien des chemins vicinaux, et leur affecta comme importante ressource celle des prestations en nature.

La route royale de Bordeaux à Bayonne fut mise en bon état.

L'ouvrage d'art principal établi par le service des routes royales fut le *pont de Cubzac* sur la Dordogne. Ce pont, concédé en 1834 à MM. Vergez et Bayard de la Vingtrie, terminé en 1839, avait une longueur de 545 mètres, avec une hauteur de tablier de 23 mètres au dessus de l'étiage. Il était suspendu à des colonnes en fonte supportées par quatre piles et deux culées par douze câbles formés chacun de 292 fils de fer de 4 millimètres. La hardiesse et l'élégance de ce pont étaient remarquables. Il n'existe plus depuis quelques années.

2. *Chemins de fer.*

On sait que c'est à Marc Séguin, de Lyon, que revient l'honneur de l'invention de la chaudière tubulaire, qui permit à Stephenson d'établir la première locomotive pour le service des voyageurs sur le chemin de fer de Liverpool à Manchester.

Pendant que l'Angleterre s'empressait d'utiliser cette arme nouvelle de commerce et de richesse; que la Belgique décrétait dès 1834 la construction de son grand réseau de chemins de fer,

en France, les hommes d'État, et surtout le ministre A. Thiers, pas plus que le corps des ponts et chaussées, ne comprenaient l'importance du mouvement qui se préparait.

Bordeaux voulut avoir son petit chemin de fer, après la concession de celui de Paris à Saint-Germain en 1835, et de ceux de Paris à Versailles en 1836; et demanda une *ligne sur La Teste*. L'adjudication en fut autorisée par une loi du 17 juillet 1837, et eut lieu le 26 octobre suivant pour 34 ans, durée portée à 70 ans par une loi du 13 juin 1841. La Société anonyme fut approuvée le 25 février 1838.

Ce n'est qu'après l'initiative prise par l'Angleterre, la Belgique et les États-Unis, que l'opinion publique et le gouvernement comprirent l'immense importance des chemins de fer. Les Chambres et le gouvernement décidèrent de faire exécuter ces travaux par l'industrie privée, et la loi du 11 juin 1842 constitua un *réseau de grandes lignes* destinées à desservir toute la France.

Ce classement, en ce qui concerne Bordeaux, comprenait la ligne de Paris à la frontière d'Espagne par Orléans, Tours, Poitiers, Angoulême et Bordeaux, et plus tard de Bordeaux à Bayonne ;

La ligne de l'Océan sur la Méditerranée par Bordeaux, Toulouse et Marseille.

Les travaux de la ligne de Paris, qui a conservé le nom du premier tronçon exécuté de Paris à Orléans, n'ont commencé qu'en 1843 dans le département de la Gironde. En 1848, ils n'étaient pas encore terminés; la voie ne devait être livrée qu'en 1852.

La ligne de Bordeaux à Cette, concédée en vertu de la loi du 21 juin 1846, ne fut pas exécutée par la Compagnie concessionnaire.

La ligne de Bordeaux à Bayonne n'était pas concédée en 1848.

Article 3. — *Octrois de la ville.*

Les recettes de l'octroi constatent les consommations de denrées venant du dehors et forment un élément d'appréciation du commerce intérieur.

Ces recettes se sont élevées aux chiffres suivants :

1842.........	2.116.255	1845.........	2.038.862
1843.........	2.025.114	1846.........	2.053.212
1844.........	1.981.163		

Nous prenons les trois dernières années comme types.

Les principaux objets sur lesquels ont porté ces recettes ont été, comme quantités :

	1844	1845	1846	
Vins	188.032	194.510	196.622	hectolitres.
Vinaigres	3.806	3.827	3.845	»
Eau-de-vie (alcool pur)	1.235	1.197	1.478	»
Bière	3.822	3.807	3.936	»
Huiles : d'olive	559.832	402.942	543.734	kilogr.
» de grains	2.226.121	1.925.774	2.040.259	»
» de poisson	172.341	160.038	164.341	»
Bœufs	7.852	8.362	8.129	têtes.
Vaches	1.306	1.235	1.806	»
Veaux	13.793	15.027	15.070	»
Moutons	50.252	50.355	49.983	»
Agneaux et chevreaux	30.606	30.103	32.301	»
Porcs	19.790	22.330	19.842	»
Charcuterie	133.042	139.362	100.325	kilogr.
Bœuf salé	195.861	181.967	183.571	»
Viandes dépecées	15.233	9.752	17.396	»
Poissons frais	999.720	1.039.941	899.890	»
Sardines fraîches	20.034.540	13.630.140	4.409.820	sardines.
Poisson salé : morue verte	132.239	184.348	130.740	morues.
» morue sèche	233.910	168.878	237.817	kilogr.
» harengs et sardines.	495.313	741.403	492.480	»
Foin	5.065.965	5.929.044	6.080.071	»
Paille	3.610.762	4.057.510	3.701.672	»
Avoine	2.872.494	3.399.793	3.105.548	»
Bois à brûler : tonneau	37.523	36.923	36.008	stères.
» bûches chêne	510.320	487.909	441.692	bûches.
» bûches pin	2.011.323	2.063.138	1.841.442	»
» fagots et faissonnats	2.110.084	2.176.385	1.951.523	faissonnats.
Charbon de bois	20.913	21.566	20.728	mèt. cubes.
Chaux	3.206	3.589	3.448	»
Plâtre	4.961.160	4.986.057	5.970.334	kilogr.
Planches du pays	625.335	640.905	673.154	planches.
» du Nord	1.928.576	1.219.997	2.716.307	mèt. de long.
Bois de charpente : chevrons	13.968	21.061	29.831	chevrons.
» poutres	6.430	2.896	7.414	poutres.

CHAPITRE IV

Commerce extérieur.

Article premier. — *Navigation maritime.*

§ 1. le port et le fleuve.

L'opinion publique ne cessait de se préoccuper de l'état du port et du fleuve. La Chambre de commerce, dès 1823, avait réclamé l'emploi des dragues à vapeur pour les dévasements. Elle ne put l'obtenir que dix-sept ans après, et ce service fut très mal fait. Les vases enlevées étaient rejetées dans le fleuve et revenaient avec les courants de flot et de jusant. La Chambre se plaignait en 1840 que les machines à draguer, bonnes pour l'enlèvement des graviers, restaient sans action pour les vases.

En 1843, après la construction de vastes cales sur un développement de près de six kilomètres, on étudiait pour le soumettre aux enquêtes le projet d'un *quai vertical* depuis la Douane jusqu'à l'Entrepôt, dans le but de diminuer les frais de chargement et de déchargement des navires. Cette construction fut votée par les Chambres en 1844. Elle devait s'établir sur une longueur de 906 mètres, et le devis en était porté à 3,500,000 francs. Les travaux commencèrent en 1846 ; ils ne devaient être terminés qu'en 1852.

Ces quais remplaçaient les débarcadères en charpente de la Douane et de l'Entrepôt, desservis par des grues à bras, et dont l'emploi remontait à 1828.

En 1842, suivant un mémoire de l'ingénieur Pairier, le mouillage des navires commencait à 100 mètres au dessous du pont de pierre, et se terminait à Bacalan, 3,000 mètres plus bas. Sa largeur moyenne était de 120 à 150 mètres ; sa plus grande profondeur était de 11 mètres. La surface totale occupait 47 hectares 94.

Ce mouillage était gêné par trois bancs : celui de la Manufacture, en amont du pont, sur la rive gauche ; celui de

Queyries, en aval, sur la rive droite ; et celui de Bacalan, aussi en aval, sur la rive gauche.

Dès le milieu du XVIIIe siècle, de nombreux travaux avaient été entrepris sans réussir à faire disparaître le banc de la Manufacture. Depuis, on est parvenu à diminuer sa hauteur de manière à obtenir un tirant d'eau suffisant pour les gabares du haut du fleuve.

On estimait que le banc de Queyries recevait chaque année 600,000 mètres cubes de sable ou de gravier ; le banc de Bacalan, ou *du Tigre*, arrêtait le mouillage, et la navigation devait à la sortie du port, se diriger sur Lormont (1).

L'attention du commerce et des ingénieurs, pendant la période qui nous occupe, se portait surtout sur l'amélioration des passes intérieures du fleuve, sur la défense de la pointe de Graves, et sur le balisage et l'éclairage de l'embouchure et du cours de la rivière.

En 1841, divers travaux furent exécutés pour la défense du Bec d'Ambès, pour lesquels on avait ouvert un crédit insuffisant de 130,000 francs. On espérait rejeter dans la Garonne le flot de marée qui se portait dans la Dordogne.

En 1847 les eaux de la Garonne se trouvèrent excessivement basses, et amenèrent une notable détérioration des passes. « Leur approfondissement, disait la Chambre de commerce, » dépend des grandes eaux de l'amont ; ce sont elles qui » creusent des chenaux suffisants pour les navires dans les » vastes eaux de la Gironde ; tandis que les marées tendent » au contraire à niveler le fond, en y amoncelant des vases qui » nuisent à la grande navigation. » On avait en conséquence conçu un système d'endiguement de la partie fluviale de la Garonne en amont de Bordeaux, pour diriger les eaux sur les passes maritimes. « Le but des travaux auxquels ont été » consacrées des sommes considérables, ajoutait le rapport » de la Chambre, consiste à réunir les eaux d'étiage dans un » thalweg artificiel. »

Les travaux exécutés en amont de Bordeaux amenèrent une amélioration notable pour le cabotage de Bordeaux à Langon et à Castets.

---

(1) V. *Actes de l'Acad. de Bordeaux:* « Études sur le port de Bordeaux. » Wm Manès, 1867.

Pointe de Graves.

L'Océan rongeait la pointe nord-ouest du Médoc. La ligne de côtes, presque perpendiculaire du sud au nord, de l'entrée du bassin d'Arcachon à la pointe de la Négade, s'inclinait ensuite fortement à l'est. La carte de ces empiètements successifs de la mer, de 1818 à 1845, se trouve dans les Archives des Ponts et Chaussées. Il n'existait plus entre la ligne de ce rivage, rétréci par les érosions successives, et les marais qui s'étendent à l'est jusqu'au Verdon, et dont l'altitude est à peine au-dessus du niveau de la mer, qu'une étroite langue de terre, mince barrière minée par l'Océan, et qui seule l'empêchait d'envahir la contrée sur une vaste étendue.

Un double danger était à craindre : la submersion d'une partie du Bas-Médoc, et une perturbation inconnue dans le régime du fleuve, qui pouvait être redoutable pour la navigation.

Les habitants du Bas-Médoc, le Conseil d'arrondissement de Lesparre, avaient fait entendre des cris de détresse. Le Conseil général, la Chambre de commerce, avaient formulé les réclamations les plus vives. Des études furent commencées en 1835, et une loi spéciale du 9 août 1839, accorda une somme de 2,500,000 francs pour les travaux de défense de la pointe de Graves.

Ces travaux devaient consister en 13 épis perpendiculaires au rivage sur 1,200 mètres de longueur à la pointe de Graves, et 13 autres épis sur 2,400 mètres à Saint-Nicolas. On devait en outre établir un môle, à la pointe, dans le lieu où, d'après les sondages, un banc de rochers s'étend horizontalement au-dessous du sable à une assez grande distance dans la mer. Ces moyens étaient proposés par l'ingénieur en chef, M. de Silguy.

De vives controverses s'établirent sur ces projets.

Nous trouvons dans le mémoire de M. Payen, inspecteur général des ponts et chaussées, l'indication des travaux qui furent exécutés (1).

De 1843 à 1845 on établit une jetée de 150 mètres de longueur, dans l'alignement du port de Royan et s'élevant à $7^{m},50$ en contre-haut des plus basses mers. Pendant qu'on exécutait ce travail, il se produisait sur la rive du fleuve des érosions

(1) *Mémorial des Trav. hydrauliq. de la marine*. Payen, 1862.

qui détruisirent le port de Graves et creusèrent une anse. On chercha à arrêter ce mouvement et à défendre le nouveau rivage d'abord par un fort éperon en enrochements, puis par un revêtement de rives ; enfin par une digue de 106 mètres de longueur.

A la mer, on construisit une série de 14 épis d'ensablement, perpendiculaires à la côte, commençant à la laisse de haute mer et finissant à celle de basse mer, sur une étendue de rivage de 1,900 mètres. Ils étaient construits en moellons smillés. Bientôt les musoirs furent attaqués et les plateformes affouillées par les eaux.

Au sud du rocher de Saint-Nicolas, de Tous-Vents au Vieux Soulac, à l'anse des Huttes, on avait construit, de 1841 à 1845, 10 épis. Mais les tempêtes de l'hiver de 1844 à 1845 vinrent bouleverser ces travaux; et, malgré le revêtement en fascines dont on garnit le pied de la dune, et qui fut enlevé par les eaux, la mer s'avança de 25 mètres dans les terres. On s'empressa de construire 3 nouveaux épis, et de remplacer le revêtement en fascines par une digue en maçonnerie reliant les épis à leur enracinement, et couronnée à $3^{m},50$ au-dessus des plus hautes marées.

Ces derniers travaux furent exécutés en 1846 et en 1847; mais ils ne produisirent pas tous les effets espérés ; et si les épis donnèrent quelques résultats assez satisfaisants, quelques-uns furent enlevés ainsi que les digues, et bientôt de nouveaux travaux allaient devenir nécessaires.

Phares. Balises. Bouées.

Les efforts de la mer contre la pointe de Graves, à l'embouchure du fleuve, avaient rendu la rade du Verdon peu sûre, surtout en hiver et pendant les tempêtes des équinoxes. Les navires étaient souvent obligés de chercher un abri dans la rade de Richard. Ce déplacement était difficile lorsqu'il fallait l'effectuer de nuit, à cause des dangers du banc de Talais, aussi redoutables que ceux de Cordouan.

On construisit à Richard une tour pour supporter un feu fixe, et on établit un phare flottant sur le banc de Talais.

En 1840 et 1841, le service des ingénieurs organisa un ensemble de balises et de bouées flottantes pour servir de

guide aux navires qu'un gros temps obligeait à entrer dans le fleuve sans pilote. 7 bouées de grande dimension signalèrent les écueils de l'entrée. Elles furent placées dans les passes du Nord et du Sud au delà des barres, sur les pointes nord du banc de la Mauvaise, de la barre à l'Anglais, de Montrevel, au changement de direction que les navires doivent effectuer dans la passe du Sud, et près du rocher de Ruffiat.

Au dedans de la pointe de Graves on plaça 6 bouées dans la Gironde, près des roches et des bancs des Marguerites, de Talais, de By, de Castillon, de la Maréchale et de Trompeloup.

§ 2. MARINS ET NAVIRES.

N° 1. *Personnel de la marine.*

Le personnel sujet au service des classes et à l'inscription maritime comprenait, année moyenne, 1840 pris pour type :

Capitaines au long cours et maîtres au cabotage...........	512
Pilotes de Bordeaux.......	25
Officiers mariniers, matelots et mousses..................	3.368
Ouvriers...	810
Quartiers de Libourne, Pauillac, Blaye et La Teste..........	6.042
Total.........................	10.757

Sur ce nombre, un cinquième environ n'aurait pu faire un service à la mer.

Il y avait sept stations de pilotes : Royan, Saint-Georges, Pauillac, Blaye, Bordeaux sur la Gironde; Bourg et Libourne sur la Dordogne.

École d'Hydrographie.

Nous avons déjà parlé de cette école qui remonte, sinon à l'ordonnance de 1629, par laquelle Louis XIII ordonna l'établissement de ces écoles dans les principaux ports, et qui fut peu exécutée, du moins à l'ordonnance de 1681, due à Colbert, et ayant pour but de former des capitaines de navires marchands.

L'école dépendait du ministre de la marine: le cours était suivi par 40 à 50 élèves.

École des mousses et novices.

Cette école fut fondée en 1833 par l'initiative personnelle de deux anciens capitaines, les frères Laporte. En 1847, la Chambre de commerce prit la direction de cette école, et pourvut à ses dépenses avec le concours du Conseil général, du Conseil municipal, et des Ministères de la marine, du commerce et de l'instruction publique.

N° 2. *Navires.*

Nous avons à signaler de 1830 à 1848 de notables perfectionnements dans la navigation à voile, le développement de la navigation à vapeur sur les fleuves, et la création de la navigation à vapeur pour le grand cabotage et le long-cours.

Déjà, à la fin du XVIII[e] siècle, les constructeurs de navires du port de Bordeaux avaient mis en pratique les véritables principes de l'architecture navale, enseignés par les ingénieurs de l'État. Les navires construits à Bordeaux, débarrassés des châteaux d'avant et d'arrière qui nuisaient aux bonnes conditions d'équilibre et de chargement ainsi qu'à la facilité d'évolution, avaient modifié les formes anciennes, simplifié le gréement, augmenté la voilure. Ils avaient pris un allongement plus grand, et porté le rapport de la longueur à la largeur à 5 et même quelquefois à 6, au lieu de 3 ou 4, et augmenté leur vitesse.

Plus tard ils avaient profité des progrès accomplis aussi par d'autres nations.

On avait substitué la tôle au bois pour les pièces à eau. On avait commencé à doubler les navires de feuilles de cuivre; à remplacer par des chaînes de fer les câbles de chanvre.

L'attention s'était portée sur l'amélioration de l'hygiène des gens de mer; sur les moyens d'obtenir de l'eau potable; de ventiler les cales et les entreponts; d'employer les procédés que le chimiste Appert avait fait connaître pour la conservation des viandes et des légumes. Une importante industrie allait naître pour ces conserves.

Les Américains, pour obtenir une augmentation de vitesse en même temps qu'une réduction dans le nombre des hommes de l'équipage, construisirent des navires très étroits, mais très

profonds et très allongés, auxquels ils donnèrent le nom de leurs rapides trotteurs, celui de *clippers*.

Les *chantiers de Bordeaux* construisirent des clippers à voiles comparables aux meilleurs types américains.

Ces chantiers occupaient quatre points différents : en Paludate, en amont du pont, les chantiers Arman et Courau, et celui de Cluzan ; en Queyries, un gril et un bassin flottant de carénage ; à Lormont, les chantiers Chaigneau et Bichon ; à Bacalan, près du Magasin des vivres, des ateliers moins importants. Il en existait aussi plusieurs sur la côte de Bourg.

La moyenne annuelle pour la construction des grands navires, de 1841 à 1848, a été de 26 navires jaugeant ensemble 4,735 tonneaux.

Ces chantiers avaient aussi construit, de 1830 à 1848, une trentaine de navires à vapeur pour la navigation fluviale.

N° 3. *Mouvement de la navigation.*

Le nombre et le tonnage des navires du port étaient :

1839....	411	navires,	jaugeant	71.788	tonneaux.
1840....	409	»	»	69.902	»
1843....	370	»	»	63.223	»
1844....	365	»	»	61.501	»
1845....	364	»	»	60.528	»
1850....	377	»	»	66.039	» (1).

Le mouvement du *cabotage* est indiqué de la manière suivante :

ANNÉES	ENTRÉE	SORTIE	TOTAUX
	Tonnage.	Tonnage.	Tonnage
1844........	161.719	210.066	371.785
1845........	181.790	224.597	406.387
1846........	145.853	247.474	393.327
1847........	122.596	242.944	365.540
1848........	110.530	153.640	264.170

(1) Ces chiffres sont donnés par Jouannet : *Statistiq. de la Gironde.*

Celui des *colonies françaises* et de la *pêche à la morue :*

ANNÉES	ENTRÉE		SORTIE		TOTAUX	
	Navires	Tonnage	Navires	Tonnage	Navires	Tonnage
1843	118	21.811	100	21.466	218	43.277
1844	101	19.963	106	23.306	207	43.269
1845	114	24.012	158	21.493	272	45.505

L'ensemble des navires employés à la *navigation des pays étrangers* donne les chiffres suivants :

ANNÉES	ENTRÉE		SORTIE		TOTAUX	
	Navires	Tonnage	Navires	Tonnage	Navires	Tonnage
1840....	908	146.963	816	132.540	1.724	279.503
1841....	910	149.925	850	149.794	1.760	299.719
1842....	878	156.110	775	146.049	1.653	302.159
1843....	720	133.258	727	134.979	1.447	268.237
1844...	705	129.817	738	135.706	1.443	265.523
1845....	904	143.398	779	135.322	1.683	278.720
1846....	918	143.228	727	134.542	1.645	277.770
1847....	1.039	148.755	845	140.060	1.884	288.815
1848....	820	134.164	742	135.916	1.562	270.080

La *navigation à vapeur* ne prenait encore qu'une part extrêmement faible dans ce mouvement.

En 1827, un navire à vapeur était entré pour la première fois dans le port. En 1840, deux navires, anglais comme le premier, faisaient plusieurs voyages dans l'année. Le nombre de voyages augmenta avec d'autres navires. Il était représenté :

En 1842, par 52 voyages et un tonnage de 6,777 tonnes.
En 1843, » 38 » » 7,108 »
En 1844, » 38 » » 5,391 »
En 1845, » 41 » » 5,968 »

Article 2. — *Importations et exportations.*

Nous n'écrivons pas un ouvrage de statistique, mais nous appelons la statistique à notre aide pour éclairer l'histoire du commerce par des chiffres.

IMPORTATIONS

Détail des principaux articles par tonnes :

	1841	1842	1843	1844	1845	1846	1847	1848
Cacao........... tonnes.	2.561	781	379	1.040	932	566	557	1.019
Café............. »	3.450	6.938	5.144	4.014	4.365	3.912	4.621	3.609
Cochenille....... »	96	60	93	112	109	90	25	37
Coton en laine... »	1.231	1.263	1.875	762	1.020	762	620	1.065
Cuivre.......... »	801	150	1.070	135	351	635	666	1.111
Étain............ »	75	111	75	47	162	»	»	»
Graine de sésame »	»	»	»	»	»	»	410	213
Houille.......... »	»	»	47.986	43.872	64.013	52.992	58.469	63.373
Indigo........... »	636	795	688	790	959	472	428	288
Laines (valeur).. francs.	295.075	81.476	62.577	81.476	62.577	122.036	90.652	100.669
Peaux fraîches.. tonnes.	820	1.108	1.380	463	392	720	192	404
» brutes.... »	903	1.794	1.422	422	636	516	503	245
Plomb.......... »	368	150	315	219	406	»	»	»
Poivre.......... »	»	»	627	1.341	769	758	587	422
Sucre colonial... »	9.349	»	12.569	15.529	12.997	3.633	4.168	8.365
» étranger.. »	2.537	2.360	2.357	1.237	2.284	1.635	1.047	3.065
» terré...... »	»	»	22	429	265	137	322	929

Le détail des marchandises entrées dans l'*Entrepôt* offre quelques différences de chiffres avec les précédents. Nous indiquons dans l'ordre alphabétique ces entrées de 1843 à 1849.

	1843	1844	1845	1847	1848
Cacao..................	535	1.123	723	771	1.011
Café....................	5.110	3.971	4.327	4.714	3.969
Cochenille..............	93	112	110	21	64
Coton en laine.........	1.958	737	1.014	»	»
Cuirs frais.............	941	367	170	»	»
Cuirs secs..............	1.239	411	659	»	»
Cuivre..................	537	56	56	»	»
Curcuma................	202	212	193	»	»
Girofle.................	263	139	132	»	»
Gommes................	282	467	2.496	1.105	1.370
Houille.................	14.100	5.997	13.868	»	»
Huile d'olive...........	763	712	663	»	»
Indigo..................	694	788	984	463	327
Poivre..................	744	1.378	551	875	564
Riz.....................	1.363	1.419	339	»	»
Rocou..................	244	12.193	12.118	»	»
Sucre colonial..........	12.594	1.823	2.571	14.962	14.165
» étranger.........	2.412	200	159	1.616	1.582
Tabac...................	2.285	1.574	1.880	»	»
Teinture (bois de).......	974	563	1.351	»	»

Nous avons négligé quelques articles de moindre importance.

EXPORTATIONS

Le mouvement total de l'*Entrepôt*, entrée et sortie, que nous donnons ici, comprend la quantité en tonnes et la valeur en francs pour quelques-unes des années de cette période.

ANNÉES	ENTRÉE	SORTIE	ENTRÉE Valeur en francs
	Tonnes.	Tonnes.	
1839.........	»	»	85.451.789
1840.........	49.500	46.376	94.341.229
1841........ .	57.992	56.235	88.181.367
1842.........	59.422	57.618	57.000.000
1843.........	54.950	54.516	57.351.182
1844...	40.874	49.576	60.402.290
1845.........	52.954	48.738	58.489.046
1846.........	44.012	45.866	»
1847.........	48.171	49.691	»
1848.........	50.356	38.317	»

Le mouvement général d'exportation comprend, outre les marchandises d'entrepôt, des sucres raffinés, des savons, des tissus divers, des verres et cristaux, des porcelaines et poteries, de la mercerie, de la quincaillerie, mais surtout des vins, eaux-de-vie et alcools, auxquels nous consacrerons une notice spéciale.

Si nous comparons l'importance du commerce de Bordeaux à celle du commerce du Havre et de Marseille et au commerce général de la France, valeur en millions de francs, nous avons, pour une période de dix ans, de 1834 à 1844 :

ANNÉES	BORDEAUX			LE HAVRE			MARSEILLE			FRANCE		
	Entrée	Sortie	TOTAL	Entrée	Sortie	TOTAL	Entrée	Sortie	TOTAL	Entrée	Sortie	TOTAL
1834............	54	46	100	141	136	277	132	129	261	469	438	907
1835............	50	53	103	136	134	270	130	131	261	456	456	912
1836............	64	60	124	149	140	289	167	151	318	499	477	976
1837............	54	55	109	145	156	301	154	150	304	479	483	962
1838............	58	60	118	175	175	350	145	152	297	533	537	1.070
1839............	64	53	117	148	146	294	178	173	351	520	502	1.022
1840............	62	58	120	206	197	403	168	157	325	559	538	1.097
1841............	52	56	108	193	183	376	199	178	377	597	567	1.164
1842............	57	61	118	227	217	444	215	218	433	637	632	1.269
1843............	57	55	112	221	227	448	239	232	471	685	676	1.361

Les *recettes des douanes* de Bordeaux, comparées avec celles des douanes du Havre, de Marseille et de Nantes, nous donnent encore des renseignements intéressants. Nous les indiquons pour la période de 1830 à 1840. Elles comprennent la recette des sels, que nous ne comptons que dans le chiffre total.

ANNÉES	BORDEAUX				MARSEILLE	LE HAVRE	NANTES
	Importations	Exportations	Sels	TOTAL			
1831....	9.990.000	184.000	»	13.521.000	23.940.000	22.410.000	15.000.000
1832....	9.542.000	224.000	»	12.778.000	28.946.000	26.947.000	12.546.000
1833....	9.238.000	110.000	»	12.538.000	28.328.000	25.238.000	11.593.000
1834....	9.343.000	89.000	»	12.945.000	27.498.000	21.179.000	10.800.000
1835....	9.313.000	124.000	»	12.486.000	26.147.000	17.489.000	9.930.000
1836....	9.234.000	134.000	»	12.266.000	27.074.000	16.664.000	9.585.000
1837....	9.701.000	101.000	»	13.014.000	28.631.000	18.814.000	10.881.000
1838....	9.108.000	122.000	»	11.930.000	30.115.000	20.272.000	10.903.000
1839....	9.763.000	150.000	»	11.784.000	29.624.000	17.305.000	10.357.000
1840....	5.227.000	68.000	»	12.254.000	30.237.000	24.191.000	11.125.000

Nous continuons les recettes de douanes à Bordeaux.

ANNÉES	IMPORTATIONS	EXPORTATIONS	SELS	TOTAUX
1841............	11.651.000	85.000	2.522.000	14.258.000
1842............	11.984.000	67.000	2.979.000	15.030.000
1843............	11.773.000	56.000	2.900.000	14.731.000
1844............	11.093.000	47.000	2.259.000	13.401.000
1845............	11.820.000	65.000	2.231.000	14.418.000
1846............	11.306.000	63.000	2.023.000	13.402.000

Article 3. — *Vins.*

Plus de droits réunis! avait dit un prince revenant de l'étranger en 1814. Toutefois la loi du 17 mai 1814, tout en disant qu'il importait de soulager les peuples de tout ce que les droits réunis avaient de vexatoire et d'odieux, s'était bornée à un simple changement de mots en leur substituant les contributions indirectes.

La loi du 4 mai 1816 avait constitué pour l'intérieur le nouveau régime de l'impôt sur les boissons, et avait été complétée par celle du 26 mars 1817.

A son avènement, le gouvernement de Juillet voulut donner quelques satisfactions aux masses populaires; et par la loi du 28 avril 1832, il supprima l'exercice à certaines conditions, dans les villes de 4,000 âmes, et régla les conditions d'entrepôt fictif avec caution.

La loi du 10 juillet 1841 restreignit l'exemption du droit de circulation. La Chambre s'empressa d'adresser au ministre des finances ses réclamations contre cette mesure. « Nous » avons été préoccupés, disait son président, M. Wustenberg, » de la sévérité de cette loi à l'égard des intérêts vinicoles... » Qu'on fasse à nos produits l'application sincère et équitable » du principe de l'égalité de l'impôt, et nous ne nous plain- » drons plus. Nous n'avons jamais demandé autre chose. »

Dans son mémoire, la Chambre faisait ressortir combien il était impolitique et contraire même aux intérêts du trésor de mettre des entraves non seulement au débouché des vins pour l'étranger, mais à leur débouché pour l'intérieur par l'énormité des charges fiscales et par les abus et les vexations dans la perception de ces charges. « Nos droits indirects n'ont-ils pas » l'air d'avoir été établis pour enseigner aux autres nations » que le vin et tous les produits de la vigne sont facilement » imposables, suivant la maxime popularisée par nos financiers » modernes? »

L'association des propriétaires de vignes, fondée le 2 décembre 1842, demandait :

« En matière de contributions indirectes, le retour au droit » commun et à l'égalité promise par la Charte, ainsi que la » réforme des lois fiscales qui pèsent exceptionnellement sur » les boissons.

» En matière d'octroi, réforme des tarifs qui élèvent contre » les produits de la vigne de véritables prohibitions intérieures.

» En matière des douanes, réforme du système fiscal qui, » en prohibant les produits de l'étranger, appelle contre les » nôtres de nouvelles représailles. »

La Chambre de commerce faisait observer que la consommation à l'intérieur avait augmenté, il est vrai; qu'elle était triple de celle avant 1789, mais que les impôts indirects et les octrois absorbaient une portion si considérable du prix, que le propriétaire ne retirait presque aucun revenu du sol parce qu'il était obligé de réduire son prix de vente proportionnellement

aux facultés d'achat du consommateur, de telle sorte qu'il devait supporter la surcharge des droits.

La question douanière relative aux vins avait, à diverses reprises, attiré l'attention du commerce bordelais : en 1832 quand il avait été question d'un traité avec la Prusse; en 1841, lors de la négociation du traité avec la Belgique; et enfin en 1843, à propos du projet de traité avec l'Angleterre.

Dans ces circonstances, la Chambre de commerce avait fait remarquer que toujours la diminution des droits de douanes avait correspondu à une augmentation dans la consommation; qu'après le traité de 1786, et malgré ses imperfections, malgré l'énormité des droits sur les vins, même après la réduction, les exportations pour l'Angleterre doublèrent pour les vins, triplèrent pour les eaux-de-vie et les vinaigres; que le traité de commerce signé en 1842 avec la Belgique avait amené une augmentation considérable de vente de nos vins dans cette contrée qui, l'année après le traité, était passée de 67,000 à 98,000 hectolitres; que les villes hanséatiques, Hambourg, Brême et Lubeck, avec une population totale de seulement 246,000 habitants, mais n'imposant les vins qu'à un droit fort léger, avaient reçu de France en 1841, 170,363 hectolitres de vin et 9,796 hectolitres eaux-de-vie, tandis que le Zollverein, de 20 millions d'habitants, mais ayant des droits de douane élevés, n'avait reçu de France que 50,776 hectolitres de vin.

Il est important de remarquer que le tarif des droits en Angleterre avait été singulièrement réduit depuis longtemps. Il était :

	PAR GALLON	PAR LITRE	PAR TONNEAU
	—	—	—
De 1819 à 1825....	13sh 9d	3f 79c	3,451f 56c
De 1825 à 1832....	7 2	1 96	1,820 44
De 1832 à 1840....	5 6	1 51	1,379 85
Depuis 1840.......	5 9	1 59	1,449 17

La moyenne annuelle des quantités de vins en fûts exportés a peu varié. De 1827 à 1836 elle avait été de 411,150 hectolitres; de 1837 à 1846, elle a été de 420,418 hectolitres. Les valeurs officielles ont été en moyenne de 19,899,529 francs dans la première période; de 19,664,910 dans la seconde.

Les vins en bouteilles ont donné lieu à une exportation de 27,756 hectolitres de 1827 à 1836, année moyenne, et de

24,950 de 1837 à 1846; avec une valeur officielle de 5,551,125 francs dans la première période, et 4,990,120 dans la seconde.

Nous donnons un tableau indicatif de 1830 à 1848 dont les chiffres sont empruntés à la Chambre de commerce pour partie, à M. Gustave Brunet, son ancien secrétaire, et à la Société Économique de Bordeaux pour les autres.

TABLEAU indicatif des vins de 1830 à 1848.

ANNÉES	COMMENCEMENT DES VENDANGES	DEGRÉ D'ABONDANCE DE LA RÉCOLTE	QUANTITÉ de la RÉCOLTE	QUALITÉ DE LA RÉCOLTE	QUANTITÉS exportées par mer
					hectolitres.
1830...	16 septembre.	Très disetteuse.	»	Médiocre.	286.000
1831...	14 »	1/3 de récolte.	»	Excellente. Très moelleuse.	245.000
1832...	22 »	2/3 de récolte.	»	Bon ordinaire, sans agrément.	510.000
1833...	24 »	Abondante.	»	Ordinaire.	541.000
1834...	9 »	Très minime	»	Excellente.	519.000
1835...	23 »	Abondante.	1.156.752	Légers, élégants, qual. moy.	459.000
1836...	24 »	Minime.	2.336.072	Inférieure.	401.000
1837...	25 »	Abondante.	2.213.624	Ordinaire,	374.913
1838...	29 »	Minime.	1.084.329	Médiocre.	461.369
1839...	26 »	Moyenne.	1.340.558	Ordinaire.	371.982
1840...	17 »	Abondante.	2.163.381	Bon ordinaire.	481.688
1841...	18 »	Très abondante.	2.097.716	Excellente.	502.892
1842...	20 »	Minime.	1.500.337	Ordinaire.	466.336
1843...	6 octobre.	Très minime.	795.756	Très mauvaise.	425.548
1844...	13 septembre.	Abondante.	1.534.045	Crue d'abord très grande. Bonne.	445.119
1845...	8 octobre.	Très minime.	1.228.784	Très mauvaise.	524.547
1846...	14 septembre.	Assez abondante.	1.404.797	Corsés, bons.	400.283
1847...	25 »	Très abondante.	2.318.820	Exquis, peu corsés.	520.466

Nous ferons remarquer que les chiffres de la récolte, empruntés à l'*Annuaire économique* publié en 1886 par la Société d'Économie politique de Bordeaux, ne concordent pas toujours avec le degré d'abondance, publié le 2 juillet 1882 par la Chambre de commerce.

QUATRIÈME PARTIE

SECONDE RÉPUBLIQUE ET SECOND EMPIRE

(1848-1870)

CHAPITRE PREMIER

Histoire générale.

ARTICLE PREMIER. — *Le Gouvernement provisoire.*

La révolution de 1848 vint surprendre le commerce de Bordeaux en pleine activité de ses opérations et lui porta un coup aussi funeste qu'inattendu.

Dès les premiers jours les menaces d'une révolution sociale vinrent s'ajouter aux mouvements de la révolution politique, pendant que les imprudences tapageuses des clubistes et des nombreux journaux qui venaient d'éclore réclamaient la guerre étrangère en faveur de l'indépendance des peuples, en faveur de l'Italie, des revendications de la Pologne, et de la proclamation de la république en Belgique.

La guerre étrangère put être évitée par le gouvernement provisoire; mais à l'intérieur les passions révolutionnaires et anarchistes se déchaînaient avec violence contre un gouvernement impuissant à remplir les promesses inconsidérées qu'il avait faites, et à satisfaire les espérances insensées qu'avaient pu concevoir les masses. Trois mois après la proclamation de la république, les journées de Juin ensanglantaient les rues de Paris.

La Chambre de commerce, la Banque et le commerce de Bordeaux se montrèrent unis pour adoucir les terribles effets de la crise financière et commerciale qui frappait les affaires et le travail, enlevant les ressources de ce monde d'ouvriers et de petits industriels qui vivent au jour le jour, et menaçant les positions qui semblaient les plus solides.

La crise était aggravée pour la place, qui avait des liens nombreux avec les colonies, par les décrets en date du 4 mars et du 27 avril prononçant brusquement l'affranchissement des nègres. On redoutait de voir se renouveler les épouvantables scènes de dévastations, d'incendies et de massacres qui avaient soixante ans auparavant accompagné l'abolition de l'esclavage aux Antilles. Dans tous les cas, il était certain que les retours en denrées coloniales ne s'effectueraient pas; et que non seulement il ne serait plus possible de vendre aux colons ruinés les marchandises qu'ils recevaient auparavant, mais qu'ils ne pourraient payer, comme autrefois, avec leurs sucres et leurs cafés, les avances dont ils étaient débiteurs.

Un grand nombre de négociants allaient se trouver dans l'impossibilité de remplir leurs engagements; le crédit avait disparu, les valeurs de commerce et de banque n'avaient plus cours, et le capital en métaux était paralysé.

La Chambre de commerce demandait un sursis de dix jours pour la prorogation des échéances. Le gouvernement provisoire autorisa les tribunaux de commerce à accorder un délai de trois mois. Il prononçait la suspension de la contrainte par corps et la mise en liberté des prisonniers pour dettes.

En même temps, au moment de la plus grande pénurie du trésor, il se privait de la plus grande partie du revenu de l'impôt des boissons, en abolissant l'exercice et supprimant le droit de détail de 10 pour 100 perçu par l'État.

La Banque de Bordeaux obtint l'autorisation d'émettre des billets de 250 francs. Elle vint généreusement au secours du commerce; et de leur côté les négociants et les banquiers de Bordeaux continuèrent à accepter pour argent ses billets.

La Chambre de commerce affecta une somme de 40,000 francs à la continuation des constructions maritimes. Elle souscrivit pour 30,000 francs à la fondation d'un Comptoir d'escompte, créé pour faciliter la négociation des billets du petit commerce.

De nombreuses souscriptions pour les ouvriers sans travail ; l'installation d'ateliers nationaux à l'imitation de ceux que le gouvernement avait créés à Paris, furent des mesures dont la première, fort utile, ne put produire de grands résultats, et dont la seconde ne fut pas plus heureuse qu'à Paris.

La situation financière générale était des plus mauvaises en France.

A Paris, de fortes maisons de banque, entraînant à la suite une multitude de petits industriels et commerçants, avaient suspendu leurs paiements. La Banque de France ne défendait son encaisse que par le cours forcé de ses billets. Les caisses d'épargne, assiégées de demandes, ne remboursaient que par minces parcelles. Le trésor était vide, et ses *bons* subissaient des pertes énormes.

Les fonds publics, dont le cours au 23 février était pour le 5 pour 100 à 116 francs 75, et pour le 3 pour 100 à 74, tombaient le 5 mars à 89 et 54, et le lendemain à 75 et 47. Un mois plus tard, le 5 avril, le 5 était à 50, le 3 à 33, et les bons du Trésor perdaient 51 pour 100.

Avant de disparaître en mai 1848 pour faire place à un régime nouveau, le gouvernement provisoire avait, par décret, supprimé la Banque de Bordeaux et les autres banques départementales, et les avait fondues dans la Banque de France. Cette fusion eut pour avantage de faciliter la circulation du billet de banque et de procurer au commerce des facilités nouvelles, tout en constituant un instrument financier d'une immense puissance et d'un crédit incontesté.

L'Assemblée Constituante ne devait pas ramener le crédit.

Les menaces de guerre étrangère avaient nécessité la création de quatre corps d'armée en observation sur nos frontières : 15,000 hommes aux Pyrénées, 20,000 dans le Var, 30,000 vers les Alpes, 150,000 sur le Rhin. L'Italie et la Savoie nous appelaient à l'aide, et se soulevaient contre l'Autriche. Toute l'Europe était en feu ; des insurrections éclataient partout, à Berlin et à Vienne, comme dans le grand-duché de Bade, en Saxe, en Bavière, dans le Schleswig, à Posen, en Hongrie, en Sicile.

L'insurrection éclatait aussi en France, à Paris le 16 avril, le 15 mai à Marseille, à Rouen, à Lyon. Partout elle fut réprimée.

Bordeaux, quoique vivement agité, n'eut pas d'émeute.

« Plus de confiance, disait Victor Hugo à la tribune, plus » de crédit, plus d'industrie, plus de commerce ! La demande » a cessé, les débouchés se ferment ; les faillites se multiplient ; » les loyers et les fermages ne se paient plus. Tout a fléchi à la » fois. Les familles riches sont gênées ; les familles aisées sont » pauvres ; les familles pauvres sont affamées. »

Trois jours après ces paroles commençaient ces terribles journées de Juin pendant lesquelles le général Cavaignac écrasa les insurgés, après une lutte sanglante.

Le pouvoir, remis aux mains du général victorieux, assurait à la France l'ordre matériel, ce premier besoin de la vie sociale.

Quelques adoucissements étaient apportés à la triste situation faite aux colonies par l'émancipation des noirs. La Martinique avait eu à subir l'insurrection, le pillage et l'assassinat. Le gouverneur de la Guadeloupe déclarait le 22 juin qu'il ne pouvait plus répondre de la sécurité des personnes. Mais, dès le 24 août, le nouveau gouvernement présentait à l'Assemblée un projet d'indemnité pour l'abolition de l'esclavage, et donnait à l'amiral Bruat et au colonel Fiéron, nommés gouverneurs de la Martinique et de la Guadeloupe, les instructions les plus énergiques.

Vers le mois d'août 1848 quelques opérations commerciales purent être faites; et des sucres, des cafés, des indigos, des riz, achetés il est vrai à des cours dépréciés, purent arriver à Bordeaux. Les relations reprirent avec le Sénégal, la Plata, les mers du Sud; et en Europe avec l'Angleterre, la Belgique, la Hollande et l'Allemagne.

La réforme postale, votée le 24 août, abaissa à 20 centimes pour 7 gr. 50 la taxe sur les lettres, et augmenta la correspondance dans de larges proportions.

Cependant le pouvoir allait encore changer de mains. Le général Cavaignac, désormais détesté de la tourbe insurrectionnelle qu'il avait décimée et domptée en juin, perdait peu à peu les sympathies des conservateurs. Aussi, lorsque la France fut appelée à élire le président de la République, le prince Louis-Napoléon fut-il élu le 10 décembre avec une immense majorité.

Article 2. — *La Présidence et l'Empire.*

Dans un pays aussi fortement centralisé que la France, l'histoire particulière d'une ville ou d'une contrée se confond dans ses grandes lignes avec l'histoire générale du pays lui-même, et ne s'en détache que par quelques événements locaux.

Ce qui constitue l'histoire de Bordeaux, c'est la part prise par cette ville et par son commerce à l'histoire générale, ainsi que les questions relatives à sa navigation, à son commerce intérieur et extérieur.

C'est ainsi que les questions politiques et économiques, celles de douanes et de tarifs, qui intéressent la France tout entière, ne peuvent cependant être laissées de côté, parce qu'elles donnent l'explication nécessaire des vicissitudes commerciales particulières de la place.

Nous avons vu quel intérêt puissant avait le commerce bordelais à réclamer contre les entraves apportées au débouché de ses vins, soit à l'intérieur par les taxes des contributions directes et des octrois, soit à l'extérieur par les représailles douanières exercées à raison de la prohibition des marchandises étrangères ou des droits élevés qui les frappaient en France.

Ni la Chambre des députés ni la Chambre des pairs n'avaient accueilli favorablement les mesures proposées pour faciliter les échanges. La nouvelle République ne leur avait pas été plus favorable. Les propositions cependant bien modestes du gouvernement provisoire pour abaisser quelque peu le tarif sur les nankins de l'Inde et sur les glaces avaient été repoussées. Toutes les décisions de l'Assemblée à propos des traités de commerce proposés en 1849 avec les républiques de l'Amérique du Sud, avec la Belgique, avec la Sardaigne, « eurent pour » principe, dit M. Amé, l'esprit étroit et absolu d'antagonisme » et de protection » (1).

La question de principe fut hardiment portée à la tribune par Sainte-Beuve.

Il demandait : l'abolition de toute prohibition, avec des droits sur les objets manufacturés de 10 à 20 pour 100; l'abolition de tout droit protecteur sur les substances alimentaires et sur les matières premières; l'abandon de tout privilège de pavillon, et la liberté absolue du commerce des colonies.

Il avait contre lui les protectionnistes et les partisans des doctrines socialistes et communistes pour lesquels le commerce, comme l'agriculture et l'industrie, devaient être monopolisés par l'État.

Sainte-Beuve ne fut soutenu à la tribune que par un député

(1) Amé, p. 240, 242.

de la Gironde, Hovyn de Tranchère. M. Thiers, orateur du parti économique opposé, employa toute la séduction de sa parole, claire, familière, élégante, habile à grouper les chiffres, à faire vibrer la fibre nationale et la méfiance contre l'étranger. Le projet fut repoussé par 428 voix contre 199. Mais il était établi que près d'un tiers de la Chambre était favorable aux réformes.

Bientôt après le libre-échange allait trouver dans le chef du gouvernement un appui considérable qui devait amener quelques années plus tard une modification économique de la plus haute importance.

Par le coup d'État du 2 décembre 1851, Louis-Napoléon s'était emparé de la dictature, et peu après avait fait confirmer par le suffrage universel les pouvoirs qu'il s'était attribués. Un pas de plus en avant était annoncé, la substitution du titre d'empereur à celui de président.

Le commerce, l'industrie, la propriété, effarés des doctrines anarchiques et des folies qui se criaient dans les clubs, s'étalaient dans les journaux, se proposaient à la Chambre; des mesures de spoliation et de la guerre sociale dont on les menaçait, manifestaient hautement le désir d'avoir un gouvernement assez fort pour empêcher les désordres et les périls que redoutait l'immense majorité de la France.

Le 9 octobre 1852, la Chambre de commerce de Bordeaux offrit au président un banquet, dans lequel eut lieu l'expression de cette situation.

Le président de la Chambre de commerce, M. Duffour-Dubergier, porta un toast au prince Louis-Napoléon, « lui qui, » au 2 décembre, a si courageusement arraché la France à » l'abîme dans lequel elle allait infailliblement tomber ». Il se disait l'interprète du commerce qui demandait que l'avenir fût solidement assuré, car le commerce ne vit que d'avenir, et demandait le rétablissement de l'Empire.

Dans sa réponse, le président dit que son voyage dans le Midi lui avait démontré que jamais peuple n'avait témoigné d'une manière plus directe, plus spontanée, plus unanime, la volonté de s'affranchir des préoccupations de l'avenir en consolidant le pouvoir dans sa main. « Par esprit de défiance, ajouta- » t-il, certaines personnes se disent : l'Empire, c'est la guerre ! » Moi je dis : l'Empire c'est la paix ! » Il dit aussi : « Malheur

» à celui qui donnerait le signal d'une collision dont les suites
» seraïent incalculables ! »

Il formula son programme : la conciliation des partis ; la moralisation des masses ; l'amélioration de la culture, des ports, des routes, des rivières, des canaux, des chemins de fer, de la navigation, des colonies.

Le retentissement de ce discours fut immense en France et à l'étranger.

A partir du rétablissement de l'Empire, le commerce prit un essor considérable et continu. Un nouveau et puissant mouvement d'affaires avait pris naissance. De nombreuses et importantes Sociétés par actions furent créées pour les plus vastes entreprises de chemins de fer et de travaux publics, de Compagnies maritimes, de Sociétés financières.

Plusieurs de ces Sociétés avaient réalisé de beaux bénéfices, et on avait vu se déclarer une hausse croissante sur les valeurs industrielles, sur les actions des Sociétés de chemins de fer, de crédit et de banque, comme sur la rente française.

Il y eut un mouvement de baisse, il est vrai, vers le milieu de l'année 1853, par suite des complications politiques qui allaient amener la guerre de la France et de l'Angleterre contre la Russie, et par suite aussi des déficits sur les récoltes de blés, de vins, des graines oléagineuses, et de la maladie des vers à soie. Mais la hausse reprit bientôt le dessus.

Le déficit sur les céréales avait pris à l'improviste tout le monde. Le blé était en abondance à Odessa, mais on ne trouvait pas de navires pour le porter en France en quantité suffisante, ni de moyens de transports pour le distribuer des ports de mer dans l'intérieur, les chemins de fer n'existant encore que par fractions. Le système des droits protecteurs et de l'échelle mobile avait empêché la formation d'un commerce régulier et permanent pour les blés étrangers. Depuis l'abolition des lois sur les céréales, l'Angleterre en était devenue le grand marché. M. Duffour-Dubergier, maire de Bordeaux et président de la Chambre de commerce, avait soutenu dans le Conseil supérieur, dont il était membre, la nécessité de supprimer l'échelle mobile.

Le déficit de la récolte en vins, occasionné par l'oïdium, était très considérable en France et dans la Gironde dès les années 1853 et 1854, et eut pour conséquence une forte hausse sur les

prix. La Bourgogne fut frappée comme le Bordelais, et le Midi éprouva un désastre plus grand encore. Les vins communs surtout augmentèrent beaucoup de valeur. Sur le marché de Bercy, les vins de Languedoc et de Quercy, habituellement employés pour les coupages, quadruplèrent de prix.

La hausse des vins amena comme conséquence celle des eaux-de-vie et des alcools, et celle des sucres. Les trois-six de vin montèrent presque subitement de 60 et 80 francs l'hectolitre à 200 francs et au-dessus. Le contre-coup de cette hausse amena celle du sucre, parce que les usines de betteraves, au lieu de fabriquer du sucre, s'employèrent à distiller de l'alcool. Le prix du sucre était en outre augmenté par le défaut de production du sucre des colonies, dont le chiffre, après l'émancipation des noirs, était tombé de 80 et 90 millions de kilos à moins de 50 millions.

Il se produisait, en même temps que la hausse générale sur les valeurs et sur les marchandises, une évolution dans le prix relatif de l'or et de l'argent. Antérieurement à 1848, l'or gagnait un agio de 15 à 20 pour 1000 sur l'argent. Deux motifs vinrent modifier cette situation : d'une part, les nombreux arrivages d'or qui provenaient des mines récemment découvertes de Californie et plus tard d'Australie, et augmentaient la quantité relative de ce métal, en même temps que, d'autre part, la demande croissante d'argent pour l'Orient rendait ce dernier moins abondant et plus recherché. L'Angleterre le demandait pour son commerce avec la Chine, qui consistait principalement en importations en Chine d'opium avec retours en thé. L'insurrection qui avait éclaté en Chine avait arrêté le commerce d'opium, et les achats de thé ne pouvant plus se solder qu'en monnaie d'argent, l'Angleterre achetait en or la monnaie française d'argent, et celle-ci gagnait sur l'or de 2 à 4 pour 1000.

Cette crise amena de notables modifications aux lois de douane, et des dégrèvements d'impôts sur les céréales, les bestiaux, les viandes fraîches et salées, les vins et les spiritueux.

Le gouvernement impérial, en dégrevant les substances alimentaires, cherchait d'ailleurs à faire accepter son avènement en procurant la vie à bon marché, et il était pénétré des idées libérales qui régnaient en Angleterre, où le nouvel empereur

avait fait un long séjour, s'occupant de questions économiques et sociales.

Peu après le 2 décembre, au moment où le prince président venait de s'emparer de la dictature, il avait été question dans ses conseils de supprimer par décret toutes les prohibitions. Plus tard, M. Brenier, ministre des affaires étrangères, prit l'initiative, auprès des gouvernements européens, d'un projet dont le ministre du commerce et celui des finances étudiaient les conditions, pour effacer toutes les prohibitions entre les peuples.

Ce projet n'eut pas de suite parce que les pouvoirs dictatoriaux du président vinrent à prendre fin, et que désormais les changements de tarifs des douanes ne pouvaient plus être opérés que par une loi exigeant le concours de la Chambre et du Sénat, ou par un traité de commerce.

Cependant, et en vertu d'une loi de 1834 qui permettait aux ministres de modifier temporairement la loi de douane, sauf approbation postérieure des Chambres, M. de Persigny, chargé des affaires commerciales, qui dépendaient alors du ministère de l'intérieur, signa plusieurs décrets modificatifs des lois de douanes, et relatifs principalement aux objets d'alimentation.

La Chambre de commerce remerciait à ce propos « la sollici-
» tude du gouvernement sur l'un des objets les plus importants
» que pouvaient offrir les circonstances, la vie à bon marché,
» problème dont la solution, hérissée de difficultés multiples et
» renaissantes, sera longtemps un bien grave sujet de souci
» pour tout homme d'État. » La Chambre se disait « heureuse
» d'avoir vu adopter une mesure qu'appelaient ses espérances,
» et que réclamaient les principes qu'elle défend ».

D'autres produits que les matières alimentaires furent l'objet de décisions ministérielles qui abaissèrent provisoirement les droits, sauf ratification par les Chambres. Le ministère du commerce ayant été rétabli en 1853, M. Magne, qui en fut titulaire jusqu'en 1855, abaissa les droits sur les houilles, sur les fers, fontes et aciers, sur les laines, et sur les graines oléagineuses. Il admit temporairement en franchise toutes les matières premières destinées aux constructions navales, et remplaça par un droit de 10 pour 100 la prohibition qui atteignait depuis 1793 les navires étrangers.

Sous l'impulsion de ces décrets toutes les branches du commerce et de l'industrie prirent un développement remarquable par l'élargissement des relations internationales ; et, malgré l'activité de ces relations, le prix des marchandises françaises similaires des marchandises étrangères, loin d'éprouver une baisse par l'entrée de celles-ci, se maintint, par l'accroissement de la consommation, à des prix très rémunérateurs.

Cependant, lorsque M. Baroche présenta les décrets à l'approbation du Corps législatif, plusieurs députés firent entendre de sérieuses protestations contre la liberté commerciale. Ces protestations, très modérées dans la forme, et qui n'empêchèrent pas l'adoption de la loi le 6 avril 1856, indiquaient que le Corps législatif, tout en acceptant les faits accomplis, ne donnait cependant pas son assentiment au principe de la liberté, même très restreint dans l'application. Vainement M. Baroche avait-il dit, en présentant le projet : « Le gouver-
» nement a su se tenir dans de justes limites, respectant tous
» les intérêts, allant jusqu'où il pouvait s'avancer, s'arrêtant
» où il aurait été périlleux de passer outre. »

Les dégrèvements partiels de droits de douanes, convertis en loi en 1856, se justifiaient par la situation économique et commerciale.

Nous n'étions plus à l'époque où les peuples vivaient comme isolés et ignorés les uns des autres, et où il était impossible de comparer les produits des diverses nations. Les Expositions françaises de la République, de l'Empire, de la Restauration et du gouvernement de Juillet avaient bien pu faire apprécier les progrès constants qu'avait accomplis l'industrie française, mais elles n'avaient pas donné lieu à la comparaison avec les produits similaires étrangers.

Cette comparaison fut faite dans deux occasions remarquables, à l'Exposition universelle de Londres en 1851, et à l'Exposition universelle de Paris en 1855.

Sur l'initiative de la *Société des Amis des Arts*, de Londres, le prince Albert, époux de la reine Victoria, invita toutes les nations de l'univers à envoyer à Londres les produits de leur industrie. Presque toutes les nations répondirent à cette invitation. Le nombre des exposants s'éleva à 17,062. La France en comptait 1,710, le dixième.

Les produits furent reçus dans le magnifique Palais de Cristal, monument sans précédents, dû à l'habile ingénieur Paxton et construit dans la partie sud de Hyde-Park.

La France obtint le tiers des récompenses décernées par le jury international : 56 médailles d'honneur, 638 médailles de prix et 365 mentions. Les fabricants français faisaient la preuve, quoique au lendemain de 1848, qu'ils n'avaient pas à redouter l'industrie anglaise.

Leur succès fut renouvelé, plus éclatant encore, à l'Exposition universelle de Paris, en 1855. C'est au moment où se poursuivait la guerre contre la Russie que, le 15 mai 1855, l'empereur fit l'ouverture solennelle de « ce temple de la paix, qui conviait » tous les peuples à la concorde ».

Le succès de l'industrie française fut encore plus grand qu'à Londres.

Le rapport du prince Napoléon, président de l'Exposition, en tirait la conséquence suivante : « En France, le principe de la » suppression de la prohibition est un fait acquis... Les études » faites sur les produits exposés et surtout les conclusions du » rapport du jury international, mènent à une réforme dans le » sens indiqué. D'un examen approfondi et de comparaisons » faites avec le plus grand soin, il m'a été permis de conclure » que beaucoup de nos industries peuvent rivaliser avec leurs » similaires du dehors, et que les plus arriérées étaient celles » qui vivaient encore à l'abri des prohibitions, preuve évidente » de la nécessité du stimulant de la concurrence étrangère » pour se perfectionner. »

Un fait décisif venait à l'appui de ces conclusions.

Le règlement de l'Exposition avait autorisé la vente moyennant un droit de 20 pour 100 *ad valorem* de tous les produits exposés venant de l'étranger, même de ceux prohibés. Les deux principales catégories d'objets prohibés étaient les tissus de laine et les tissus de coton. La vente de ces objets, malgré la grande affluence des visiteurs, l'éveil donné au commerce, ce grand acheteur, la modicité du droit de 20 pour 100, ne s'éleva pour les tissus de laine qu'aux deux cinquièmes de la valeur de ceux exposés (464,800 francs sur 1,084,000 francs), et pour les tissus de coton à un cinquième de cette même valeur (117,300 francs sur 660,200 francs). Or, il ne faut pas oublier que dans la même année la France a vendu au dehors pour

74 millions de tissus de coton, et pour 160 millions de tissus de laine (1).

M. Rouher, successeur de M. Magne au ministère du commerce, reprit l'étude de la suppression des prohibitions.

Le projet de loi, soumis aux Chambres de commerce, étudié et adopté par le Conseil d'État, fut présenté au Corps législatif le 9 juin 1856 pour le retrait de toutes les prohibitions, sauf imposition de droits suffisamment efficaces.

L'opposition la plus vive accueillit ce projet. Le Comité protectionniste ouvrit une campagne formidable. Les villes manufacturières de Tourcoing, Roubaix, Lille, Rouen, Elbeuf, Lisieux; les maîtres de forges, les filateurs, les tisseurs, prétendirent, non seulement que l'industrie française allait être livrée à l'industrie étrangère, mais que sa ruine jetterait dans la misère, la mendicité et la faim, toutes les populations ouvrières, dont ils provoquaient les protestations et l'agitation.

Reculant devant ces manifestations hostiles, le gouvernement fit insérer au *Moniteur* du 15 octobre une déclaration portant retrait de la proposition, et prenant l'engagement de ne pas la représenter avant 1861.

La Chambre de commerce de Bordeaux avait étudié avec le ministre la mesure proposée, et regretta son insuccès. « Rien » de plus juste assurément que cette mesure, disait-elle. » Interdire formellement à un produit de passer la frontière, » n'est-ce pas donner un démenti aux lois du bon sens et de » la justice? N'est-ce pas, d'ailleurs, quand il s'agit d'objets » peu encombrants et d'une valeur élevée, donner à la contre- » bande une impulsion funeste? La prohibition, inscrite jadis » dans la législation des divers peuples, a successivement » disparu, en grande partie du moins, devant les progrès de la » raison publique.

» Nous voyons le gouvernement, résolu à ne procéder qu'avec » une sage circonspection, proposer, au lieu de la prohibition, » des droits qui assureraient au trésor des recettes considérables, » et à ces industries un avantage suffisant pour soutenir » la concurrence étrangère, sans leur sacrifier entièrement » les droits et les intérêts de la grande masse des consom- » mateurs. »

---

(1) Guillaumin. *Dict. du Comm.* V° Exposition, p. 1164.

Les vœux du commerce bordelais allaient recevoir satisfaction en 1860 par le traité de commerce avec l'Angleterre.

Aucune modification n'avait été apportée depuis le commencement du siècle pour faciliter entre les deux pays l'échange de leurs marchandises. On avait cependant depuis longtemps, de part et d'autre, le désir d'arriver à une entente favorable au commerce des deux nations. Sous le gouvernement de Louis-Philippe, M. Guizot, ambassadeur de France à Londres, avait annoncé à lord Palmerston que « le gouvernement du » roi était très disposé à seconder le bien-être général des deux » pays par l'application des principes libéraux en matière » commerciale ». Ces négociations, à peine nées, furent emportées par les événements qui peu après, à propos de l'Égypte, faillirent entraîner la guerre.

Depuis l'agitation libre-échangiste, des relations fréquentes s'étaient établies entre les hommes d'État, les économistes, les commerçants des deux pays, partisans des doctrines libérales. Après le coup d'État, en 1852, M. de Persigny, ministre chargé du commerce, avait annoncé à l'ambassadeur d'Angleterre, lord Cowley, l'intention de Louis-Napoléon de mettre fin à toutes les prohibitions douanières. Nous venons de raconter ce qui s'était passé en France à ce sujet.

S'appuyant sur ses relations avec le parti économique libéral de France, l'ancien chef de la ligue anglaise, Richard Cobden, offrit en 1859 à M. Gladstone de pressentir le gouvernement français sur la suite que celui-ci se proposait de donner à son projet de supprimer les prohibitions, repoussé en 1856 et ajourné à 1861. M. Gladstone croyait peu au succès, et peut-être ne le désirait-il guère. Toutefois, Richard Cobden fut, à peu près officieusement, autorisé à faire quelques démarches pour tâter le terrain.

Cobden se mit en rapports suivis avec Michel Chevalier et quelques autres personnes ; il vit ses ouvertures favorablement accueillies par le ministre du commerce, M. Rouher, auquel l'empereur, qui se montra sympathique au projet, adjoignit M. Baroche, ministre des affaires étrangères.

Les bases du traité étaient arrêtées lorsque l'empereur adressa à M. Fould, ministre d'État, une lettre en date du 5 janvier 1860, et contenant un vaste programme pour le développement agricole, industriel et commercial de la France.

Il indiquait qu'avant de développer notre commerce étranger par l'échange, il fallait d'abord améliorer notre agriculture, débarrasser notre industrie de ses entraves. « L'encouragement » au commerce par la multiplication des moyens d'échange » viendra alors comme conséquence naturelle... ainsi que la » substitution de droits protecteurs au système prohibitif. »

La publication de cette lettre fut suivie, le 23 janvier 1860, du traité de commerce avec l'Angleterre.

Ce traité supprimait les prohibitions et leur substituait un droit protecteur.

Il laissait à fixer le tarif des droits, qui cependant ne devait pas dépasser 30 pour 100 de la valeur. Pour fixer ce tarif il fut procédé à une longue et minutieuse enquête.

L'Angleterre réduisait les droits sur nos vins à 1 schelling 6 pence par gallon, sur les vins de 15 à 26 degrés anglais ; à 2 schellings sur ceux de 26 à 40, et sur les vins en bouteilles ; et pour les eaux-de-vie à 8 sch. 2 pence par gallon.

Le traité, comme l'avait été autrefois celui de 1786, fut diversement accueilli, suivant les intérêts différents. Les manufacturiers anglais et français manifestèrent un réciproque mécontentement. Les Anglais prétendaient que leurs hommes d'État avaient vendu l'Angleterre à la France, tandis que les industriels français s'écriaient que nos ministres avaient trahi la France en faveur de l'Angleterre.

Ainsi le *Morning Herald* et d'autres journaux anglais reprochaient sévèrement au cabinet de Saint-James ses complaisances envers la France. Lord Grey, lord Derby, M. d'Israëli disaient aux Chambres que les concessions anglaises n'étaient accompagnées d'aucune réciprocité de la part de la France, et que le droit de 30 pour 100 était l'équivalent de la prohibition des produits anglais.

Chez nous, M. Thiers, l'actionnaire le plus important des mines d'Anzin ; M. Pouyer-Quertier, filateur à Rouen ; M. Saint-Marc-Girardin, fort indifférents à l'abaissement du tarif sur les vins de France, prédisaient d'immenses ruines par l'application du tarif, et représentaient les auteurs du traité comme soudoyés par l'Angleterre.

D'autre part le traité, tant en Angleterre qu'en France, trouvait de nombreux approbateurs. De ce nombre était le commerce de Bordeaux.

Son président, M. Henri Basse, signalait cet acte comme « un » fait commercial de la plus haute portée, inaugurant une » époque des plus remarquables dans les annales économiques » de la France, celle d'un nouveau régime douanier sagement » libéral et progressif, présage d'un avenir favorable et pros- » père. »

« Déjà, disait-il, le mouvement des affaires répond à nos » espérances. » Il signalait, dès 1861, une augmentation considérable sur les importations du port en 1860. Elle s'élevait à 38 pour 100 sur le sucre, 25 pour 100 sur le café, 119 pour 100 sur le coton, 35 pour 100 sur les laines, 92 pour 100 sur les fers et fontes, 48 pour 100 sur le soufre, 32 pour 100 sur les graines oléagineuses.

Quant au mouvement d'exportation pour les vins, il établissait les chiffres suivants :

Avant le traité.	1858..	571.991	gallons pour l'Angleterre.	
» »	1859..	695.913	»	»
Depuis le traité.	1860..	1.125.599	»	»
1er trimestre...	1861..	669.097	»	»

c'est-à-dire le triple du premier trimestre de 1860, et le quintuple de celui de 1859.

L'exportation des eaux-de-vie avait donné des résultats analogues.

Cependant la marine marchande se plaignait de ce que le gouvernement annonçait l'abolition prochaine de la distinction des pavillons, ce qui lui enlèverait tout avantage sur les navires étrangers. A l'appui de ses plaintes elle faisait remarquer qu'elle payait plus cher que l'étranger la construction des navires, ainsi que leur équipement, à raison du coût plus élevé des matières premières, soit qu'elle les tirât de France, soit qu'elle les prît à l'étranger où elles étaient à meilleur marché, mais dont les droits d'entrée les portaient au même prix qu'en France. Cette question de la marine marchande resta longtemps à l'étude ; nous aurons à y revenir.

Le traité de 1860 n'avait jamais été accepté par le parti prohibitionniste. En 1862 il fut vivement attaqué devant la Chambre par MM. Pouyer-Quertier et Brame. Les circonstances étaient graves. La guerre de sécession aux États-Unis avait amené la crise du coton, qui avait fait enchérir de plus du double le prix de cette matière première. En même temps

qu'elle arrêtait les filatures et les fabriques de tissus de coton, cette guerre nous privait des arrivages de céréales que rendait nécessaires le déficit de la récolte en France.

La discussion fut soutenue avec talent. Auguste Chevalier et le ministre Baroche répondirent à Brame et à Pouyer-Quertier. Ils établirent que le malaise des filateurs du Nord ne provenait pas du traité avec l'Angleterre et de la concurrence anglaise, car l'importation des Iles Britanniques des filés et des tissus de coton et des tissus de laine n'avait atteint que de faibles proportions ; mais qu'il provenait de la hausse du prix du coton, et de la prudence des industriels du Nord qui ne voulaient pas faire des achats à si hauts prix : que seul, parmi les articles d'importations, celui des céréales avait atteint un chiffre considérable parce qu'il avait fallu combler le déficit de la récolte de 1861, et employer 400 millions en achats de grains, circonstance qui n'avait pas été créée par le traité de commerce qui, au contraire, avait permis d'y apporter remède.

Le traité avec l'Angleterre servit de base à de nombreux traités avec les nations commerçantes. Nous nous contentons de les énumérer :

1er mai 1861, avec la Belgique ;
2 août 1862, avec le Zollverein et le Mecklembourg ;
17 janvier 1863, avec l'Italie ;
30 juin 1864, avec la Suisse ;
14 février 1865, avec la Suède et la Norwège ;
4 mars 1865, avec les villes hanséatiques ;
18 juin 1865, avec l'Espagne ;
7 juillet 1865, avec les Pays-Bas ;
11 décembre 1866, avec l'Autriche.

Dans la plupart de ces traités, les pays qui avaient imposé des droits élevés sur les vins de France, consentirent à les abaisser dans de larges proportions :

		Vins en fûts.		Vins en bouteilles.	
Belgique....	par hecto,	de 35^{f} 40^{c}	à 23^{f} »	de 47^{f} 40^{c}	à 24^{f} »
Zollverein...	»	45 »	à 30 »	60 »	à 30 »
Suisse......	»	3 »	à 1 50	30 »	à 3 50
Suède......	»	47 »	à 23 »	94 »	à 29 »
Norwège....	»	34 »	à 23 »	96 »	à 29 »
Autriche....	»	65 75	à 30 »	71 50	à 45 »

La loi sur la marine marchande ne donna pas à Bordeaux la même satisfaction que les traités de commerce.

Le projet, déposé le 28 mars 1865 par le ministre Forcade de la Roquette, avait été précédé d'une longue enquête dans laquelle tous les ports français avaient apporté leurs dépositions. La Chambre de commerce de Bordeaux s'en occupa avec le plus vif intérêt.

Le projet devait amener la concurrence des navires étrangers avec les navires français par la suppression des privilèges dont le pavillon français avait joui jusqu'alors, notamment par la surtaxe du pavillon étranger, et par la navigation réservée des colonies.

Pour pouvoir lutter contre cette concurrence, les ports de mer réclamaient l'entrée en franchise des matières premières, bois, cordages, métaux, nécessaire à la construction et à l'armement. Ils avaient demandé en second lieu le droit de choisir les ouvriers et les marins qu'ils désiraient employer pour la construction et pour la navigation, sans que ceux-ci fussent astreints aux obligations de l'inscription maritime. Ils avaient encore réclamé la revision du livre II du Code de commerce dont plusieurs dispositions prises dans l'ordonnance de la marine de 1681, avaient depuis longtemps cessé d'être en harmonie avec le développement des affaires maritimes, la rapidité des communications et la législation des autres pays commerçants. Ils avaient signalé notamment l'interdiction de faire assurer le fret, le profit espéré ainsi que les gages des matelots. Ils demandaient enfin le maintien de certains droits différentiels.

La Chambre de commerce de Bordeaux trouvait, non peut-être sans raison, que la commission du Corps législatif chargée d'étudier le projet de loi manquait de la connaissance pratique des affaires commerciales, et surtout de celles d'armement.

La loi du 19 mai 1866 supprima les droits de tonnage sur les navires étrangers ainsi que les surtaxes de pavillon, et leur permit le commerce avec les colonies françaises. Elle permit la francisation des navires étrangers moyennant un droit de 2 francs par tonne de jauge. Elle accorda l'entrée en franchise des objets bruts ou fabriqués, machines et outils entrant dans la construction, le gréement, l'armement et l'entretien des navires français.

Cette loi fut suivie d'un décret impérial du 8 juin suivant relatif à l'entrée en franchise des matières premières.

La marine n'avait obtenu ni la liberté de choisir ses officiers et matelots, ni la revision des lois maritimes, ni l'uniformité des règlements d'armement qui variaient dans les divers ports de France, et surtout dans les colonies.

Malgré ses plaintes sur les lois de la marine marchande, le commerce bordelais se montrait satisfait de l'ensemble des mesures économiques et des traités de commerce.

Il n'en était pas ainsi des industriels qui, autrefois maîtres du marché des fers, des charbons, des filatures et tissages des laines et cotons, que leur livraient les lois prohibitives, étaient désormais obligés, pour soutenir la concurrence, d'améliorer leur outillage, leurs procédés de fabrication, et de restreindre leurs bénéfices; aussi n'abandonnaient-ils pas la lutte.

Ils la reprirent en 1868 devant le Corps législatif par une interpellation sur le régime économique de la France.

M. Kolb-Bernard attaqua ce qu'il appelait le *progrès utopiste*, dédaigneux de l'expérience et de la tradition, poursuivant à travers des ruines des innovations téméraires. M. Pouyer-Quertier demandait si le gouvernement avait atteint le but de préparer l'allègement des charges publiques, d'assurer la vie à bon marché, de développer l'industrie nationale.

M. Thiers, et avec raison, faisait du travail la base essentielle de tout système économique; mais il la restreignait au travail national. A ce travail il fallait assurer un acheteur, ce qui s'effectuait par la prohibition du travail étranger. Quant à la question spéciale des céréales, il affirmait que l'abolition de l'échelle mobile avait ruiné l'agriculture française.

M. de Tillancourt n'admettait pas la permission d'entrée des matières premières de l'industrie, laines, lins, chanvres, cotons, qui venaient déprécier les laines, lins et chanvres produits par les agriculteurs de France.

Au nom de la production métallurgique nationale, le baron de Lespérut disait que le traité franco-anglais avait couvert de ruines une partie du pays. M. Quesnel, pour Elbeuf, signalait les embarras de l'industrie drapière. M. Ancel, de Rouen, reconnaissait l'heureuse influence de la liberté du pavillon sur le mouvement commercial; mais il déclarait ce régime funeste pour la marine française.

La défense du traité avait pour organes MM. Arman, député de Bordeaux, constructeur maritime; Aug. Chevalier, Pagezy, Emile Olivier, Jules Simon, et les ministres Forcade de la Roquette et Rouher.

« On nous demande, disait M. Rouher, de dénoncer le traité » de commerce; nous répondons formellement non... On nous » demande subsidiairement ce que nous voulons faire. Eh bien! » Messieurs, nous marcherons d'un pas attentif et modéré... » d'un pas modéré et prudent... nous marcherons avec le senti- » ment du progrès. Pourquoi donc les relations internationales, » ces chemins de fer qui effacent les frontières des peuples, ces » télégraphes et cette électricité qui créent l'instantanéité des » communications et le mouvement réciproque de nation à » nation, si l'on rêve encore des restrictions douanières et » l'isolement industriel? Nous marcherons en avant, car là est » le progrès. »

Une nouvelle enquête était proposée par le gouvernement. On la commença, malgré l'opposition du parti protectionniste, qui la repoussait; mais elle fut emportée par la guerre de 1870.

Nous ne pouvons savoir quels en eussent été les conclusions et les résultats; nous nous bornons à interroger quelques publications de documents statistiques et les procès-verbaux de la Chambre de commerce, qui nous fourniront des renseignements sur l'intérêt général de la France, et surtout sur l'intérêt spécial de notre place.

M. Amé, ancien directeur des Douanes à Bordeaux, puis directeur général des Douanes de France, et dont la compétence ne saurait être déniée, a publié, sous le titre de *Tarif des Douanes*, un travail technique des plus intéressants. Nous n'en donnons pas le résumé fait par nous, nous préférons emprunter celui qu'en a fait M. Lavollée. Il s'exprime ainsi sur les résultats du traité anglo-français :

« C'est par centaines de millions que le progrès se manifeste.

» De 4 milliards en 1859, le mouvement des importations et » des exportations pour le commerce spécial s'élève à 5 milliards » 500 millions en 1865, et à plus de 6 milliards en 1869.

» En même temps que la levée des prohibitions et l'abaisse- » ment des taxes favorisaient les arrivages des pays étrangers, » l'accroissement de la consommation et le progrès des échanges » avaient pour effet d'augmenter la production intérieure. Le

» travail national a rémunéré un plus grand nombre de
» capitaux; il a employé un plus grand nombre d'ouvriers,
» avec un plus fort salaire.

» Aucune industrie ne fut en souffrance. Passant en revue
» les principales branches de travail qui paraissaient les plus
» menacées, M. Amé a démontré que, dans les détails comme
» dans l'ensemble, les résultats des traités ont été favorables;
» que les manufactures se sont perfectionnées; que la concur-
» rence a amené partout le progrès, nulle part la ruine.

» La statistique, expliquée et commentée par le directeur
» général des Douanes, a parlé un langage irréfutable, dont
» l'autorité s'ajoute aux affirmations doctrinales des écono-
» mistes. »

Quant à ce qui concerne Bordeaux, la Chambre de commerce a exprimé à plusieurs reprises la même affirmation qu'avait émise en 1861 son président Henri Basse, que les traités de commerce avaient été très favorables au commerce de la place. Elle ajoutait, il est vrai, qu'ils avaient porté préjudice à la marine marchande par l'assimilation des pavillons et l'abolition des surtaxes d'entrepôt.

A l'appui de cette affirmation, la Chambre disait que l'importance du commerce de la ville, évaluée en francs à 261 millions en 1858 et à 278 millions en 1859, s'était élevée en 1867 à 525 millions, soit au double;

Que l'exportation annuelle moyenne des vins de la Gironde, suivant un travail remis à la Chambre par M. Nath. Johnston, s'était élevée, par périodes décennales :

De 1840 à 1850, à.......	453,100	hectolitres.
De 1850 à 1860, à.......	568,000	»
De 1860 à 1870, à.......	885,600	»

La proportion des expéditions en Angleterre avait été plus forte encore.

Nous avons tracé le tableau général de l'histoire du commerce de Bordeaux de 1848 à 1870, au point de vue de l'application sage et progressive de la liberté commerciale que réclamaient l'opinion publique et la Chambre comme étant la source féconde du travail allégé d'entraves non justifiées, stimulé par la concurrence, mais aidé par la puissance nouvelle de la vapeur et de l'électricité, par le continuel accroissement des

relations internationales, et apportant avec lui le mouvement et la richesse.

D'autres questions, plus spéciales, intéressaient le commerce de Bordeaux. Elles sont particulières à la Chambre de commerce, aux finances, aux monnaies, à la Banque, aux voies de communication maritimes et par chemins de fer, à l'état du fleuve et à la navigation, au droit maritime, aux marchandises d'importation et d'exportation, à la vigne et au vin.

Nous allons nous en occuper.

CHAPITRE II

Institutions auxiliaires du Commerce.

Article premier. — *Chambre de commerce. Courtiers.*

La Chambre de commerce de Bordeaux, conformément à l'arrêté du pouvoir exécutif en date du 19 juin, fut renouvelée en 1848. Elle fut installée le 15 novembre suivant. Son élection avait eu lieu par le vote du suffrage universel commercial exercé par les huit classes de patentés énumérées dans la loi de 1844. Sur 15,593 électeurs appelés à l'élection, il se présenta au premier tour de scrutin 294 votants ; au second 638, et au troisième 382, malgré la publicité donnée à l'élection et l'intervalle laissé entre les jours de scrutin. Des résultats analogues se présentèrent pour l'élection du plus grand nombre des Chambres de commerce de France.

Ne devait-on pas modifier ce mode d'élection ? Les Chambres de commerce furent consultées par le ministre de l'agriculture et du commerce sur le mode d'élection et sur les attributions des Chambres. Celle de Bordeaux pensait que cette indifférence du suffrage universel pouvait nuire à la considération du corps élu, et par conséquent à la puissance de l'influence qu'il avait à exercer. Elle attribuait cette indifférence à l'absence d'intérêt sérieux à l'élection de la grande majorité des professions énoncées dans la loi de 1844, et pensait que le droit à l'élection devait être restreint aux personnes qui y avaient intérêt.

Sur les attributions des Chambres, elle demandait la libre disposition de son budget, sauf à rendre compte de l'emploi des deniers ; l'attribution et l'administration des revenus purement commerciaux ; celles de la Bourse, des entrepôts, docks, débarcadères, grues. Elle offrait de supporter la dépense des cours publics relatifs aux connaissances commerciales et industrielles.

Enfin elle demandait, non la suppression de la présence du préfet aux séances, mais celle de la présidence qui lui était attribuée.

La Chambre demandait enfin de voir régulariser la convocation des Conseils généraux de l'agriculture, de l'industrie et du commerce, ainsi que celle du Conseil supérieur, et indiquait l'utilité d'une réunion, au moins annuelle, de ces Conseils.

Le décret du 3 septembre 1851 modifia le mode d'élection et fixa les attributions. Mais ce décret laissa en fonctions la Chambre de Bordeaux qui siégea quatre ans et quelques mois jusqu'au 26 février 1853. Elle avait pour président M. Duffour-Dubergier, et pour secrétaire-rédacteur M. Ch. Campan. Ce dernier, mêlé comme journaliste aux luttes politiques, fut frappé après le 2 décembre d'une décision des Commissions mixtes, et se retira à Bruxelles. La Chambre exprima publiquement ses regrets d'être privée de son intelligente collaboration.

Cette Chambre eut à s'occuper d'importantes questions telles que celles des paquebots transatlantiques, des docks, des traités de commerce, qui ne reçurent une solution que plus tard.

Nous ne nous occupons ici que de ce qui regarde l'administration de la Chambre.

Suivant l'antique usage, le Tribunal de commerce continuait à tenir ses séances dans le palais de la Bourse. La Bourse des fonds publics et celle des marchandises avaient lieu dans le même hôtel. Plusieurs locaux étaient affectés à des services publics et à la bibliothèque. Un grand nombre de bureaux étaient loués à des courtiers d'assurances, à des courtiers de marchandises. Il existait aussi des bureaux de changeurs de monnaie et même des boutiques de comestibles. Pendant les foires l'hôtel et les deux places entre lesquelles il est situé étaient occupés par les marchands et les baladins.

La suppression des boutiques dont les étalages déparaient la cour intérieure et les galeries fut amenée par les réparations à faire au local. L'emplacement destiné aux foires fut transféré à la place des Quinconces.

Vers 1861 commencèrent les travaux qui complétèrent la façade du nord et celle de l'ouest. Il est à regretter que la place Gabriel et le cours du Chapeau-Rouge ne communiquent pas avec la place de la Bourse par un passage qu'il eût été facile de percer.

Ces travaux furent effectués au moyen d'un emprunt de

400,000 francs en 1860, et d'un emprunt complémentaire de 350,000 francs en 1865.

Les recettes et dépenses de la Chambre se sont élevées, dans les trois périodes de cinq ans chacune, de 1856 à 1870, aux chiffres suivants :

	RECETTES	DÉPENSES
1856 à 1860.......	2.155.587	1.799.556
1861 à 1865.......	2.753.806	2.671.826
1866 à 1870.......	2.137.538	2.415.686

En même temps qu'elle organisait l'agrandissement et la décoration de son hôtel, la Chambre s'occupait aussi de sa bibliothèque, de ses archives, et des mesures nécessaires pour la conservation et la publicité de ses travaux.

En 1853, la *Bibliothèque*, riche déjà de plus de 6,000 volumes, n'était pas encore ouverte au public. Elle le fut le 1er mai 1854. Elle comprenait des ouvrages du plus important intérêt sur le commerce, la géographie et la navigation. Le nombre des volumes augmenta assez rapidement pour que le catalogue dressé en 1852 fût bientôt insuffisant, et qu'il fallût en dresser un nouveau en 1861. La Chambre recevait en outre les publications commerciales officielles des ministères, des revues, des journaux, des prix-courants et les feuilles spécialement mercantiles et maritimes publiées sur les marchés des diverses places.

Le crédit de 5,000 francs annuellement accordé à la bibliothèque était peut-être insuffisant en ce qu'il ne laissait que 1,500 francs environ de disponible pour l'achat des livres.

La Chambre possédait de précieuses *archives*, témoignages des longs travaux de ses devancières. Elles comprenaient deux périodes distinctes : celle de l'ancienne Chambre de commerce de Guienne, de 1705 à 1791, et celle de la Chambre constituée en 1802. La Chambre chargea de la besogne pénible du classement de cette dernière période un travailleur intelligent, M. Collignan, qui mit en ordre les documents depuis 1802 jusqu'en 1855. Le travail a été continué depuis cette époque ; les pièces ont été étiquetées, numérotées, analysées, classées, et un répertoire en a été dressé.

Les documents relatifs à l'ancienne Chambre de Guienne, supprimée par décret du 27 septembre 1791, converti en loi le

16 octobre suivant, étaient dans un état de désordre assez grand et offraient de nombreuses lacunes, malgré les efforts de cette Chambre pour en assurer la conservation. Un commencement de classification et d'analyse avait été fait par l'abbé Baurein, mais il s'arrête à 1760 et est d'ailleurs très imparfait. Au mois de mars 1867, après de nombreux pourparlers avec la Préfecture, la Chambre accepta de déposer ces documents aux Archives du département, où ils devaient être ordonnés et classés. Cette remise eut lieu en avril 1867, et sur la promesse d'un catalogue raisonné, la Chambre prit l'engagement de le faire imprimer à ses frais.

L'archiviste, M. Brutails, s'occupe avec activité de ce travail, qui sera publié prochainement.

Nous avons dû étudier ce riche recueil en le compulsant à l'état brut. Il comprend les nombreux registres et les volumineuses liasses des délibérations de la Chambre de commerce, de sa correspondance, des mémoires, des parères, et notamment les états d'importation et d'exportation des marchandises de 1723 à 1780. Il nous a fallu opérer sur ces états, qui le plus souvent ne contiennent pas les additions des nombres partiels qui y figurent, un gigantesque travail de comptabilité qui nous a permis, sauf les erreurs que nous avons pu commettre, de reconstituer la statistique du XVIIIe siècle, dont nous avons donné les tableaux, et qui était jusqu'à présent à peu près inconnue. Le travail de M. Brutails complétera et au besoin rectifiera le nôtre.

Une collection de documents très importants pour l'histoire du commerce existait, non dans les archives de la Chambre, mais dans celles du greffe du tribunal. C'étaient ceux de l'ancienne amirauté de Guienne, et ceux de l'ancien tribunal. Les papiers de l'amirauté ont été, dans ces derniers temps, déposés aux Archives du département, et malgré les lacunes regrettables qu'ils renferment, nous avons pu y trouver des renseignements ignorés jusque là, particulièrement sur la navigation au XVIIe siècle.

La Chambre de commerce avait déjà, à l'époque qui nous occupe, parfaitement compris que la publicité est aujourd'hui une nécessité d'ordre social. Elle a permis de publier ses séances dans les journaux; elle publia elle-même ses délibérations et ses mémoires, ainsi que la situation hebdomadaire

de l'Entrepôt. Elle se montra favorable aux publications commerciales et maritimes de toute nature.

Elle a encouragé les travaux relatifs à l'histoire du commerce local et notamment, en 1863, l'*Histoire du Commerce de Bordeaux*, par L. Bachelier (1). A la même époque M. Francisque Michel annonçait à la Chambre, en demandant son appui, son ouvrage en préparation sur l'histoire du commerce et de la navigation à Bordeaux, dont le premier volume ne parut qu'en 1867 et le second en 1870 (2).

La Chambre donnait une vive impulsion aux études nécessaires à la connaissance du commerce et de la navigation.

Elle avait institué des cours de chimie et d'histoire naturelle. Ces cours, qui faisaient double emploi avec ceux de la Ville et ceux de la Faculté des Sciences, étaient peu suivis et furent supprimés dès 1848.

Elle continuait à subventionner le cours de droit maritime et commercial, et le recueil de la jurisprudence du Tribunal de commerce.

L'école des mousses et novices fut transférée en 1849 sur le brick *le Zèbre*, concédé par l'État. Le mouvement des embarquements était de 304 en 1854.

COURTIERS.

Le courtage était resté réglé par l'ordonnance du 13 août 1817, spéciale à Bordeaux. Il existait 7 courtiers d'assurances, 20 courtiers maritimes, et 43 courtiers de marchandises, comprenant ceux des vins.

Tous avaient le monopole de courtage dans les limites de la commune de leur résidence, mais avec interdiction d'opérer ailleurs. Il existait, dans 12 autres communes du département, des courtiers de vins, ayant les mêmes monopoles; enfin, dans 532 autres communes vinicoles, il n'existait pas de courtiers.

---

(1) *Histoire du Commerce de Bordeaux, depuis les temps les plus reculés jusqu'à nos jours*, par L. Bachelier. Bordeaux, P. Chaumas, 1863.

(2) *Histoire du Commerce et de la Navigation à Bordeaux, principalement sous l'administration anglaise*, par Francisque Michel. Bordeaux, Feret et fils. 1867-1870.

Nous avons vu sous les gouvernements précédents des conflits de rivalités pour opérations faites en dehors du périmètre officiel soulevés devant les tribunaux. Un arrêt de cassation du 2 avril 1852 décida que la liberté était d'ordre naturel et que le courtage était libre dans les communes où il n'y avait pas de courtier titulaire. Mais il maintint les privilèges et les exclusions pour celles dans lesquelles il existait un ou plusieurs titulaires.

Les courtiers de Bordeaux refusaient aux courtiers du dehors, de Podensac ou de Pauillac par exemple, de recevoir à Bordeaux, d'un négociant, l'ordre d'acheter même des vins de Podensac ou de Pauillac, l'ordre étant le premier acte de l'opération d'achat. A leur tour, les courtiers ruraux reconnaissaient que les courtiers de ville avaient bien le droit de recevoir un ordre à Bordeaux; mais ils leur refusaient celui de l'exécuter à Pauillac ou à Podensac, où les premiers seuls avaient le droit d'acheter.

D'autre part, l'insuffisance des vins de la Gironde depuis 1853 à la suite de l'oïdium amenait à Bordeaux des quantités déjà importantes de vins venant du Quercy, du Roussillon et du Languedoc. Ces vins étaient le plus souvent offerts aux négociants par des commissionnaires. Les courtiers réclamèrent leur monopole, et en 1861 exercèrent des poursuites.

L'opinion publique réclama alors vivement la liberté du courtage. La Chambre joignit sa voix à celle du commerce. Elle démontra en 1865 l'impossibilité de maintenir ces monopoles contradictoires, et la loi du 18 juillet 1866 déclara libre la profession de courtier de marchandises à partir du 1er janvier 1867, et accorda une indemnité convenable aux courtiers en exercice.

Les courtiers maritimes et ceux d'assurances conservèrent leurs monopoles.

Celui des courtiers maritimes donna lieu à deux questions, celle des tarifs et celle de l'étendue de leur monopole.

Les tarifs n'étaient fixés que par l'usage. La Chambre s'occupa longtemps, avec tous les ménagements nécessaires, d'établir un tarif qui satisfît tous les intérêts.

Il était plus difficile de préciser exactement l'étendue du privilège. La loi reconnaît que l'entremise du courtier n'est pas toujours obligatoire. Dans quelles conditions doit-elle l'être ?

Ces questions, soulevées déjà au XVIIe siècle, sous l'empire de l'ordonnance de 1681, ont été l'objet de nombreuses décisions judiciaires, et continueront à donner naissance à des litiges jusqu'à ce que la liberté du courtage maritime soit reconnue.

Article 2. — *Finances. Monnaies. Prix des marchandises.*

§ 1. BANQUE DE FRANCE.

La Banque de France, ayant absorbé, le 2 mai 1848, la Banque de Bordeaux, établit une succursale dans cette ville.

Les opérations de la succursale suivirent le mouvement général des affaires, et donnèrent la plus large part à l'escompte. Ces opérations qui s'élevaient ensemble à environ 50 ou 60 millions jusqu'en 1852, doublèrent à cette époque et quadruplèrent en 1857 ; elles augmentèrent progressivement jusqu'en 1870.

En voici le tableau :

ANNÉES	ESCOMPTE	OPÉRATIONS DIVERSES	TOTAUX
1850	48.016.500	2.698.500	50.715.000
1855	208.808.600	11.395.400	220.204.000
1860	266.894.100	23.957.900	290.852.000
1865	232.127.000	53.929.600	286.056.600
1870	251.071.600	57.792.100	308.863.700

§ 2. MONNAIES. PRIX DES MARCHANDISES.

Le premier besoin de l'homme est celui de manger, le second de se vêtir et de se loger. Il ne peut y satisfaire que par le travail et l'échange.

Pour assouvir cette faim éternelle, sans cesse renaissante, pour avoir des vêtements, et pour payer avec le travail et l'échange, nous voyons se poser à toutes les époques ce problème toujours agité de la vie à bon marché, auquel se relient toutes les questions économiques.

Il s'établit par la force des choses une sorte d'équilibre entre

les nécessités de la vie et le prix dont il faut les payer. Mais quelquefois cet équilibre se trouve rompu par les guerres, les disettes ou d'autres circonstances; les prix augmentent ou diminuent, les valeurs relatives des choses se modifient, et le coût de la vie paraît plus difficile à payer et à gagner.

Nous avons parlé en son temps du vif étonnement des contemporains, lorsqu'au milieu du xvi[e] siècle, à la suite de la découverte et de l'exploitation des mines de métaux précieux en Amérique, se manifesta une hausse considérable sur le prix de presque toutes les marchandises, et surtout de celles nécessaires à l'alimentation.

La révolution financière qui s'accomplit à cette époque, qui abaissa la valeur de paiement de l'or et de l'argent, amena une crise cruelle pour les rentiers et les salariés. Mais peu à peu le nivellement se rétablit; et s'il fallut payer plus cher en monnaie d'or ou d'argent un sac de blé, il ne fallut pas une plus grande quantité de blé pour payer une vache ou un cochon qu'il n'en fallait auparavant, ni une plus grande quantité de travail pour payer les uns ou les autres.

Un mouvement analogue se produisit dans les premières années du second empire et il fut dû aux mêmes causes, à l'importation considérable des métaux précieux, surtout de l'or, et au développement considérable et rapide du commerce.

Les monnaies n'avaient changé ni de poids, ni de titre, mais leur rapport entre elles et avec le prix des marchandises avait subi d'importantes modifications.

Jusque vers 1848, la quantité d'or qui était annuellement versée sur le marché général de l'Europe n'excédait pas 24,000 kilos d'or fin. A cette époque, l'or gagnait habituellement 15 à 20 pour 1,000 sur l'argent. Cette proportion fut renversée par deux causes: l'une, accidentelle, venait de ce que l'Angleterre, obligée par l'insurrection chinoise de solder en monnaie d'argent ses achats de thé, achetait l'argent sur le marché et le payait en or en donnant une prime; l'autre, plus durable, venait de l'importation des mines d'or, principalement de celles de Californie et d'Australie, qui avaient décuplé l'ancienne production portée de 24,000 kilos à 250,000, et avaient changé la proportion de l'or à l'argent, dont la production n'avait pas sensiblement augmenté. M. Horace Say constatait, dès 1853, que l'or perdait 2 à 4 pour 1,000.

De 1837 à 1876, l'importation de l'or en France dépassa de 879 millions l'exportation. Elle s'était élevée à 2 milliards 50 millions.

Des enquêtes eurent lieu vers 1865 sur la circulation monétaire et fiduciaire, sur la conservation de l'or et de l'argent comme double étalon des monnaies. On étudia les questions relatives à l'unification des monnaies entre divers pays, la France, la Belgique, l'Italie, l'Espagne; des conventions intervinrent à ce sujet. Elles n'entrent pas dans le cadre de notre étude.

Nous nous bornons à constater que l'importation considérable d'or, accompagnée de l'accroissement des valeurs fiduciaires et du papier de banque, donna satisfaction aux besoins créés par le développement des frais de l'agriculture, par l'extension de l'industrie et des grandes entreprises, par l'importante augmentation des échanges; et que, d'autre part, elle eut une grande influence sur le cours du prix des marchandises et des salaires.

C'est une question très complexe, très difficile, que celle des variations de prix des marchandises.

MM. Léonce de Lavergne, Leroy-Beaulieu et d'autres économistes, ont cru trouver, pour apprécier d'une manière générale les variations de prix à diverses époques, un instrument utile dans le travail annuel de la Commission des valeurs, instituée depuis 1847 au ministère de l'agriculture et du commerce. On sait que cette Commission fixe tous les ans le prix de nos marchandises d'importation et d'exportation. Ce sont les *valeurs actuelles* de nos tableaux de douanes.

Et comme en même temps on a conservé sur ces tableaux les *valeurs officielles*, c'est-à-dire celles qui avaient été évaluées en 1826, on peut, en comparant les deux colonnes, constater assez exactement les variations de prix depuis 1826.

La constatation des quantités, faite par la douane, est mathématiquement exacte. L'évaluation des valeurs n'est qu'une moyenne qu'il ne faut accepter qu'avec quelques réserves pour les détails.

De cette comparaison, il résulte que, dans une première période de vingt ans, de 1826 à 1847, l'*ensemble des prix* des objets d'importation et d'exportation avait sensiblement baissé, car la même quantité de marchandises constatée en 1847, et

qui, évaluée aux prix de 1826, *valeurs officielles*, se serait élevée à 1,875 millions, n'a été évaluée en 1847, *valeurs actuelles*, qu'à 1,676 millions, laissant ainsi une baisse de 200 millions sur l'ensemble des prix des marchandises de 1847, comparé aux prix de 1826 pour la même quantité de marchandises.

Mais la vérité n'est pas dans l'ensemble, parce qu'il se produit toujours un double mouvement, l'un de baisse, l'autre de hausse, sur certaines catégories de marchandises. Il faut encore tenir compte, pour l'appréciation de la hausse ou de la baisse du prix de certains articles, de diverses circonstances particulières, comme le déficit ou l'abondance de la production, la restriction ou l'abondance de la consommation.

Prenons pour exemple le froment. La consommation en a considérablement augmenté depuis le commencement du siècle. La population a remplacé par le froment les céréales de basse qualité, seigle, méteil, maïs, qu'elle consommait autrefois. De plus, de nouveaux emplois du froment pour les pâtes alimentaires, pour la fabrication des alcools, quelquefois même pour la nourriture des bestiaux et de la volaille, ont exigé une quantité plus considérable qu'autrefois. Il y aurait donc eu une hausse considérable du blé, si d'autre part la production n'eût pas augmenté, et si les frais de production et de transport sur le marché n'avaient pas baissé.

Il faut donc tenir compte de ces deux courants contraires.

En appliquant à l'ensemble des importations et des exportations de 1847 à 1853, la comparaison des valeurs officielles et des valeurs actuelles, on voit que l'ensemble des prix a baissé depuis 1826. Il en est autrement à partir de 1852, la hausse se dessine, rapide et générale, sur l'ensemble des prix jusqu'en 1870.

Si nous étudions, non plus l'ensemble, mais séparément chaque marchandise, nous constatons une hausse sur les produits naturels et les objets d'alimentation, et une baisse sur les objets manufacturés. Déjà, en 1847, les objets manufacturés perdaient dans l'ensemble 20 pour 100 sur les prix ; quelques-uns, notamment les tissus, perdaient beaucoup plus sur 1826. Ainsi, les tissus de coton avaient baissé de 58 p. 100; ceux de laine, de 52 et de 62; ceux de lin et de chanvre, de 31, quelquefois de 49; enfin, ceux de soie, de 14 pour 100.

L'augmentation de valeur a lieu principalement sur les soies brutes, les laines en masse, les céréales, les sucres, la houille, les bois communs, les peaux brutes, le café, l'huile d'olive, le cuivre, le lin. Elle est beaucoup plus faible pour le coton, les graines oléagineuses, le tabac en feuilles et l'indigo. C'est là ce qu'indique l'importation.

A l'exportation, la hausse se manifeste sur les tissus de soie et de fleuret, les vins et les alcools, les ouvrages en cuivre, les habits confectionnés, les chevaux, les bestiaux, les œufs, le beurre, la volaille, les poissons de mer, les viandes salées, les tourteaux de graines. La baisse, sur les tissus de lin, de chanvre et de coton, les fils de coton et de laine, la poterie, les verres et cristaux, les papiers, les couleurs, les produits chimiques.

En consultant les études de MM. A. de Foville, Levasseur, Leroy-Beaulieu, et de plusieurs autres, nous pouvons constater l'existence de la loi que nous avons indiquée, hausse générale sur les produits naturels et les substances alimentaires, baisse sur les produits manufacturés.

De 1826 à 1870, il s'est produit pour l'alimentation végétale une augmentation de dépenses de 35 pour 100 sur les matières de première nécessité. Elle est plus considérable sur les produits du jardinage et du verger, légumes et fruits, dont le prix s'est élevé de 80 pour 100. L'ensemble en est diminué parce que le blé est resté à peu près au même prix; et parce que le prix du riz a baissé par la plus grande économie du transport.

La hausse sur les animaux de boucherie a été de 100 pour 100, et sur les viandes à l'étal, de 150 pour 100.

Sur les vins, après l'oïdium, le prix des vins communs s'est élevé de 300 pour 100; celui des vins ordinaires, à 100, et des grands vins, de 40 à 45 pour 100.

En même temps, on remarquait une baisse sur les spiritueux autres que ceux du vin, due au perfectionnement des procédés de distillation, et à l'emploi de nouvelles matières à distiller.

En somme, en compensant la hausse des produits alimentaires et la baisse des objets manufacturés, en tenant compte de la hausse des salaires, qui ont au moins doublé, les écrivains dont nous avons cité les noms pensent que, de 1826 à 1870, l'augmentation sur les prix a atteint un minimum de

33 pour 100, minimum trouvé beaucoup trop faible par d'autres, qui l'évaluent à 50 pour 100.

Si nous tenons compte de l'amélioration des conditions de la vie depuis la première de ces époques, des besoins nouveaux pour la nourriture, la boisson, le vêtement, le logement, l'instruction, les plaisirs, nous voyons que le consommateur a notablement augmenté le nombre, l'importance et le chiffre de sa consommation, et nous croyons pouvoir énoncer que le coût de l'ensemble des choses nécessaires à la vie, en 1870, était de 100 pour 100 plus élevé qu'en 1826.

Qu'on nous permette, en terminant, une observation.

Nous avons dit que la loi économique indiquait une baisse constante et progressive dans les prix des objets fabriqués, et, d'autre part, nous avons signalé la hausse des matières premières et celle des salaires.

On a dit que l'énonciation de cette loi paraît être celle d'un paradoxe; que les produits manufacturés sont le résultat du travail de l'homme sur les matières premières. Comment peut-il se faire, si le prix du travail hausse, si le prix de la matière première hausse, que le produit obtenu puisse baisser, sans perte pour le producteur?

C'est que ces deux éléments ne sont pas les seuls qui entrent dans la composition du prix de revient. Il se compose et se modifie par le perfectionnement de l'outillage, l'amélioration des procédés de fabrication, la diminution des frais de transport, la répartition des frais généraux sur une plus grande quantité de produits, la facilité de la vente, la promptitude et la sécurité des rentrées. L'abaissement du prix peut être non une perte, mais une source de bénéfices.

§ 3. DROIT MARITIME ET COMMERCIAL PRIVÉ.

Le commerce maritime éprouve les mêmes besoins quel que soit le pavillon qui flotte sur le navire. Le navire abordant dans chaque port de l'univers devrait être soumis, quelle que soit sa nationalité, aux mêmes règles générales, sinon de police, mais de commerce, relativement au navire lui-même et aux marchandises qu'il transporte. L'unification des divers Codes maritimes paraît donc être une nécessité internationale, mais toutefois elle n'existe pas encore.

En 1866, la Chambre de commerce de Liverpool invita la Chambre de Bordeaux à donner son avis et son concours pour étudier, avec les diverses Chambres de commerce de l'Europe, les moyens d'arriver à une législation uniforme sur les principales questions du commerce maritime. Cette proposition donnait lieu à l'examen du livre II du Code de commerce français, réglant le commerce maritime, et dont plusieurs dispositions, en désaccord avec la législation des autres peuples commerçants, ont cessé d'être en harmonie avec le mouvement des affaires modernes et la rapidité des communications.

Le ministre nomma une Commission de jurisconsultes, choisie parmi les membres de la Chambre des députés, pour formuler un projet de loi sur la marine marchande. Les jurisconsultes, habiles à interpréter un texte de loi, le sont généralement peu à apprécier son utilité au point de vue commercial et économique; ils manquent souvent de la pratique des affaires, et ne savent pas toujours s'affranchir des préjugés surannés de l'école de droit. La Chambre de commerce de Bordeaux, étudiant le travail de cette Commission, estimait à bon droit que ses membres manquaient de la connaissance pratique des opérations d'armement et des nécessités commerciales.

Ainsi, ce travail concluait au maintien des anciennes défenses d'assurer le fret, les gages des matelots et le profit espéré. Le résultat de ces défenses routinières, abandonnées par les autres nations, et dont les motifs n'avaient plus aucune valeur, était tout autre que celui espéré par les jurisconsultes. Le Français ne pouvait lutter contre le pavillon étranger s'il devait courir des risques dont l'étranger était couvert par les assurances que permettaient les lois de sa nation; le commerce français allait alors assurer ces risques aux Compagnies anglaises et hollandaises, au préjudice des assureurs français, qui perdaient ainsi même l'assurance des risques permis; à moins que ceux-ci, pour conserver les risques permis, ne prissent aussi à leur charge les risques défendus, et ne consentissent des polices d'honneur, au mépris de la loi.

Les observations de la Chambre de commerce restèrent sans résultat.

CHAPITRE III

Commerce intérieur.

Article premier. — *Voies de communication.*

§ 1. VOIES DE COMMUNICATION PAR EAU.

Nous n'entrerons pas dans le détail des améliorations apportées au régime de navigation des rivières du département, à celui de la Garonne dans sa partie non maritime, et aux divers petits ports qui les desservent, soit en amont, soit en aval de Bordeaux. Nous signalons seulement que le canal latéral à la Garonne fut concédé à la Compagnie des Chemins de fer du Midi. Nous en parlerons lorsque nous nous occuperons de ce chemin de fer.

§ 2. VOIES DE COMMUNICATION PAR TERRE.

Routes ordinaires.

D'après le développement pris chaque jour par le trafic des chemins de fer, qui reliaient déjà les centres les plus importants à la fin de la période de 1848 à 1870, il était facile de prévoir la diminution graduelle du roulage sur les grandes routes.

Celui-ci a continué à subsister ; il est employé surtout aux communications locales, qui ont augmenté d'importance. Le nombre des colliers constaté par les ponts et chaussées n'a pas sensiblement diminué, ainsi qu'il résulte du tableau suivant, qui donne la circulation moyenne par jour des voitures suspendues et non suspendues :

ROUTES		LONGUEUR kilométrique	COLLIERS	
			1848	1870
N° 10.	De Paris en Espagne	132.017	312	312
	Pont de Bordeaux	»	»	»
	Traverse de Bordeaux	»	»	»
N° 10 bis	De Paris en Espagne par Libourne	21.004	215	318
N° 89.	De Lyon à Bordeaux	50.803	255	153
N° 127.	De Bordeaux à Montauban	27.433	122	182
N° 132.	De Bordeaux à Bayonne	52.066	339	318
N° 136.	De Bordeaux à Bergerac	54.219	180	128
N° 137.	De Bordeaux à Saint-Malo	50.597	500	261
			1.923	1.672

Sur ces routes existaient les deux ponts en maçonnerie de Libourne et de Bordeaux, et le pont suspendu de Cubzac.

Le pont de Libourne, sur la route n° 89, a 9 arches portant entre les culées une distance de 211 mètres.

Le pont de Bordeaux compte 17 travées offrant une distance totale entre les culées de $486^{m},68$. La Compagnie était concessionnaire du droit de péage jusqu'au 30 avril 1921. Les revenus bruts du péage ont donné jusqu'au 29 août 1861, à partir du 1er mai 1822, une somme de 9,902,321 francs. Le 29 août, les droits de péage furent supprimés et la Compagnie concessionnaire obtint, pour les 59 ans 8 mois 2 jours qui restaient à courir, une indemnité de 5,221,729 fr. 53.

Le pont suspendu de Cubzac, sur la route n° 10, fut détruit par un ouragan le 2 mars 1869.

Nous ne pouvons entrer dans les détails relatifs aux chemins départementaux et aux chemins vicinaux. Nous nous bornons à dire que le nombre de ceux de ces chemins portés à l'état d'entretien fut beaucoup augmenté, et que l'amélioration de ces voies offrit de nouvelles facilités à la circulation.

Chemins de fer.

En 1848, la Gironde ne possédait que la petite ligne de Bordeaux à la Teste, inaugurée le 6 juillet 1841, mais dont les recettes étaient insuffisantes.

La ligne qui devait relier Bordeaux à Paris n'était exécutée que de Paris à Tours. Les travaux de Bordeaux à Tours avaient commencé dans la Gironde en 1843, mais la ligne ne fut livrée au public que le 20 septembre 1852.

La Compagnie d'Orléans ouvrit, le 20 juillet 1857, l'embranchement de Coutras à Périgueux, et le 28 janvier 1869 celui de Libourne à Castillon, qui devait plus tard se prolonger sur Bergerac.

La ligne de Bordeaux à Cette avait été classée par la loi du 11 juin 1842 comme jonction de l'Océan à la Méditerranée, votée par les Chambres le 21 juin 1846, et adjugée avec une subvention de 15 millions, à une Compagnie que les événements de 1848 empêchèrent de constituer son capital, et qui vit son cautionnement confisqué.

MM. Péreire constituèrent la Compagnie du Midi, qui reçut par décret du 24 août 1852 la concession de la ligne de Bordeaux à Cette et embranchements. Cette Compagnie ouvrait en 1855 la première section de la ligne de Bordeaux à Saint-Macaire, et quelques années après la ligne tout entière était mise en exploitation.

Dès 1854, elle avait absorbé la petite Compagnie de La Teste. Elle prolongeait cette ligne jusqu'à la plage d'Arcachon, et créait dans ces dunes de sables désertes, où croissaient la bruyère et les pins, la pittoresque ville de bains de mer. Elle en avait formé la tête de ligne de Bordeaux à Bayonne.

Sur la ligne de Cette, elle ouvrait en 1866 un embranchement de Langon à Bazas.

Le chemin de fer du Médoc fut concédé le 17 octobre 1857 à une Compagnie qui ne réussit pas à constituer son capital et dont la concession fut résiliée en 1861.

Le 4 mars 1863 une nouvelle Compagnie obtint la concession. Elle ne commença ses travaux qu'en 1866, et ne livra la ligne jusqu'à Pauillac que le 30 juin 1870.

Le petit chemin de fer d'intérêt local de Bordeaux à La Sauve fut décidé par le Conseil général de la Gironde le 14 janvier 1869, et concédé avec une subvention de 75,000 francs par kilomètre. Les travaux étaient à peine commencés lorsqu'éclata la guerre de 1870.

Le chemin de fer d'intérêt local de Nizan à Sore, concédé par le Conseil général de la Gironde le 2 septembre 1869 et le 15 décembre suivant, avec une subvention de 66,666 fr. 66 par kilomètre, décrété d'utilité publique le 27 avril 1870, n'était pas encore commencé à la chute de l'Empire.

Poste aux lettres. Télégraphes.

Le service de terre comprenait en 1870 dans le département 68 bureaux de poste et 44 bureaux de facteurs boîtiers.

Le port d'une lettre simple était taxé à 25 centimes pour toute la France.

La quantité de lettres déposées était de 25 millions par an, dont 122,000 lettres chargées. Les bureaux avaient reçu et acquitté 242,041 mandats, dont la valeur était de 8,400,000 fr.

Le produit de la poste dans le département s'élevait à 2,400,000 francs, dont le service des dépenses employait environ 900,000 francs.

Le premier télégraphe électrique français avait été établi de Paris à Rouen en 1845. La ligne de Paris à Bordeaux fut établie en 1852, et dans le courant de l'année suivante Bordeaux fut relié avec les grandes lignes d'Espagne, de Marseille, de Lyon, de Nantes.

Bientôt le câble sous-marin posé de Calais à Douvres donna l'espoir de pouvoir correspondre à travers les mers, et, après divers insuccès, le premier câble interocéanique vint affirmer la possibilité d'établir cette merveilleuse communication si rapide d'une extrémité à l'autre de l'univers. A l'ingénieur américain Cyrus Field revient l'honneur d'avoir posé le premier fil transatlantique.

Le département de la Gironde, désormais en communication électrique avec l'univers, s'attacha à développer son réseau local avec les chefs-lieux de ses arrondissements et avec un grand nombre de ses communes.

Article 2. — *Importance du commerce intérieur.*

§ 1. Sa comparaison avec le commerce extérieur.

Il nous est difficile d'établir l'importance du commerce intérieur. Il comprend la consommation locale. Nous connaissons celle de la ville de Bordeaux; mais nous n'avons pas de renseignements exacts sur celle de chacune des communes du département.

Le mouvement du petit cabotage nous donnerait des chiffres intéressants pour cette partie du commerce intérieur qui se fait par mer avec les ports français de l'Océan; mais la navigation au bornage ou fluviale est plus difficile à connaître exactement.

La navigation par le canal latéral nous donne des renseignements plus précis.

Quant au commerce par terre, il s'effectue par les chemins de fer, sur lesquels nous pouvons posséder quelques documents, et par les routes ordinaires qui n'en fournissent guère.

Les documents officiels évaluent le commerce par terre à un peu moins du tiers du commerce par mer. Ainsi les chiffres qu'ils nous fournissent pour la période décennale de 1827 à 1836 donnent 30 pour 100 pour le commerce par terre et 70 pour celui par mer. De 1837 à 1847, nous avons 26.6 d'une part, et 73.4 de l'autre; de 1847 à 1856, 28.2 contre 71.8, et de 1857 à 1866, 27.5 à 72.5.

L'ensemble du commerce intérieur par terre peut donc être évalué au tiers du commerce maritime.

Les marchandises transportées par le canal latéral avaient un mouvement de 51,779 tonnes en 1855 et de 47,337 en 1856, lorsque le canal fut cédé au Chemin de fer du Midi. Le trafic du canal fut réduit à 19,000 tonnes en 1857 et à 15,824 en 1869; mais le surplus ne fut pas détruit, il fut transporté par le chemin de fer.

Le chemin de fer du Midi lui-même expédiait de Bordeaux en 1862 427,926 tonnes; en 1863, 338,763 tonnes, et recevait 312,845 tonnes, ensemble 651,608 tonnes.

Le chemin de fer d'Orléans n'expédiait en 1853 que 34,214 tonnes, et en recevait 34,052; il passait en 1863 à 204,803 et 195,443; et allait arriver en 1873 à 289,059 et 291,762.

Les petits caboteurs chargés donnaient une moyenne annuelle de 1,143 navires avec chargement de 131,177 tonneaux à l'entrée, et 950 à la sortie avec chargement de 106,546 tonneaux, soit 2,093 navires et 237,723 tonneaux.

Budgets et octrois de la ville.

Les budgets de la ville et les revenus provenant des octrois peuvent nous donner une base d'évaluation pour le commerce intérieur.

La population urbaine avait augmenté dans de larges proportions.

Elle était : en 1845, de 104.685 habitants.
» en 1850, de 120.603 »
» en 1855, de 123.935 »
» en 1860, de 149.928 »
» en 1865, de 173.120 »
» en 1870, de 194.241 »

Les budgets de dépenses et recettes ont été :

ANNÉES	Recettes ordinaires	Recettes totales	Dépenses totales
1856	3.350.600	6.533.795	4.698.684
1860	3.834.320	4.523.410	4.462.570
1865	5.048.780	18.754.787	9.864.043
1870	5.213.713	11.715.609	11.398.584

Voici le tableau des revenus de l'octroi :

ANNÉES	Boissons et liquides	Comestibles	Combustibles	Fourrages	Matériaux	Objets divers	TOTAUX
1850......	748.669	899.452	160.259	86.285	152.332	151.479	2.198.468
1855......	420.707	1.002.388	225.823	110.118	214.356	209.829	2.183.224
1860......	548.854	1.260.819	232.272	131.832	282.518	241.029	2.697.385
1865......	807.615	1.518.657	246.123	181.014	347.474	312.607	3.413.492
1870......	799.218	1.618.800	242.939	206.578	396.838	315.263	3.479.638

Dans le tableau que nous venons de présenter on a compris à tort, dans la colonne des boissons et liquides, des liquides industriels impropres à l'alimentation, tels que : alcools dénaturés, huiles et vernis, essences, eaux de senteur.

La consommation du vin a été :

En 1856, de 174.821 hectolitres. En 1866, de 397.620 hectolitres
En 1861, de 253.676 » En 1871, de 417.624 »

On a bu peu de cidre; la bière a obtenu plus de faveur. Les quatre années ci-dessus ont donné 13,065, 13,889, 19,170 et 16,582 hectolitres.

Le vinaigre a donné 4,658, 3,781, 4,775 et 3,911 hectolitres.

Les blés et farines, exempts de droits, ne figurent pas sur les registres de l'octroi. On peut évaluer à une moyenne de 2 hect. 20 de blé la consommation annuelle de chaque habitant. Ce qui donnerait 430,000 hectolitres pour 1866 et 1870.

La consommation de viande de boucherie nous est donnée par tête de bétail, bœufs, vaches, veaux, moutons, porcs, par le marché au bétail, et par kilogrammes par l'octroi.

Année moyenne, de 1856 à 1870, il a été consommé :

12,764 bœufs; 4,642 vaches; 21,730 veaux; 95,123 moutons 41,402 agneaux; 34,152 porcs.

Le poids de cette viande de boucherie s'est élevé, année moyenne, à 23,250,000 kilos, auxquels il faut ajouter le porc salé, la viande en saumure, les abats et issues.

Le poids de la volaille et du gibier va en moyenne à 2,300,000 kilos.

Le poisson frais de mer et de rivière et le poisson sec à 1,450,000 kilos.

Les huîtres à 12 ou 13,000 hectolitres.

On évalue la consommation moyenne annuelle par habitant à :

Vins............	222	litres.	Viande de boucherie.	58	kil.
Alcool..........	10	»	Viande de porc	19	»
Vinaigre	10	»	Volaille et gibier	11	»
Bière...........	7	»	Beurre.............	1	50
Huile végétale ...	9	»	Fromage..........	4	20

CHAPITRE IV

Commerce extérieur.

Article premier. — *Navigation.*

§ 1. DROIT MARITIME INTERNATIONAL.

Les trois guerres de l'Empire, contre la Russie, contre l'Autriche et contre l'Allemagne, ont donné lieu à diverses questions de droit maritime international, et à des traités déterminant les droits des belligérants et des neutres. Nous avons eu occasion de nous en occuper en 1870 (1).

Dès le commencement de la guerre de Crimée, la Chambre de commerce de Bordeaux s'était empressée de se mettre en communication avec les ministres de la guerre et de la marine et celui des affaires étrangères à propos des mesures à prendre pour sauvegarder les droits des neutres, pour assurer à notre marine une protection efficace, et pour obtenir l'interdiction de la course, odieux vestige trop longtemps toléré d'un abus de la force, et qu'il était à désirer de repousser du droit des gens.

La France, d'accord avec son alliée, l'Angleterre, donna les assurances de la protection qu'accorderaient les deux nations aux intérêts maritimes.

L'année suivante, la Chambre de Bordeaux précisa davantage les points principaux en demandant expressément : la reconnaissance du principe que le pavillon couvre la marchandise; qu'il n'y eût de prohibé comme contrebande de guerre que les armes et munitions de guerre; que le blocus dût être réel; que la situation des neutres fût réglée de la manière la plus favorable au commerce; enfin que la course fût sévèrement interdite, et que les corsaires fussent traités comme pirates.

A la paix, le Congrès de Paris, mettant fin à la guerre de Russie, s'occupa du droit international maritime, et en formula les principes qui furent adoptés par toutes les nations européennes.

---

(1) Th. Malvezin. *Droits et devoirs des neutres dans les guerres maritimes.* Plusieurs articles dans la *Province*, août 1870.

On peut les formuler ainsi :

1° La course est et demeure abolie.

2° Le pavillon neutre couvre la marchandise ennemie, à l'exception de la contrebande de guerre.

3° La marchandise neutre, à l'exception de la contrebande de guerre, ne peut être capturée sous pavillon ennemi.

4° Le blocus, pour être obligatoire, doit être réel.

Il était à regretter que le Congrès n'ait pas cru devoir préciser certains points, et notamment qu'il n'ait pas déterminé quels objets devaient être considérés comme contrebande de guerre.

Ces questions, non résolues, allaient se présenter en 1859, lors de la guerre d'Italie contre l'Autriche. Tandis que le gouvernement français déclarait que la houille ne devait pas être contrebande de guerre, le gouvernement anglais paraissait disposé à accepter la solution opposée, malgré que dans l'article 23 du traité de 1786, il eût reconnu avec la France que ce commerce devait rester libre. D'un autre côté, le roi des Deux-Siciles prohibait l'exportation du soufre. Les mêmes questions devaient se représenter en 1870.

Il restait donc, et il reste encore à déterminer les caractères généraux et surtout la spécification des marchandises de contrebande de guerre. Il y a un pas de plus à faire, c'est de proclamer l'abolition du droit barbare de capture des navires marchands, de leur cargaison, de leur équipage et de leurs passagers (1).

§ 2. NAVIGATION. COMMUNICATIONS DU PORT DE BORDEAUX AVEC LA MER.

1. *Embouchure de la Gironde.*

Nous avons fait connaître les changements qui s'étaient opérés depuis un siècle à l'embouchure et dans le lit du fleuve. Depuis 1752, époque à laquelle il existait six passes, plusieurs s'étaient perdues par des causes diverses, et nous avons dit qu'en 1825 il n'existait plus que les deux passes de la Coubre au nord, et de la Pointe de Graves au sud.

(1) Pétition au Sénat sur l'état du droit maritime international. Théophile Malvezin. Paris, Chaix, 1861 ; et Discussion au Sénat.

Nous avons aussi parlé des passes de l'intérieur du fleuve, suffisantes pour les navires de 12 à 15 pieds de calaison, mais ne l'étant plus pour les dimensions croissantes des navires.

Nous avons également indiqué les érosions de la Pointe de Graves, attaquée par la mer dans la direction du S.-O. au N.-O., et perdant du terrain à tel point qu'au village *des Huttes*, où la langue de terre au-dessus des eaux n'avait plus qu'une largeur de 300 mètres, il était à craindre que la mer ne brisât cette faible barrière et n'allât rejoindre le fleuve.

Nous avons rendu compte des travaux exécutés de 1843 à 1853 et consistant en épis et en un môle au Verdon, et du peu de succès de ces travaux.

En 1854, après de nouvelles études, et sur l'approbation du Conseil des Ponts et Chaussées, de nouveaux travaux furent entrepris par l'ingénieur en chef Deschamps. On rechargea la jetée ; on répara l'éperon ; on modifia le système des épis ; enfin, à l'anse des Huttes, on construisit un brise-mer avec fascinages, enrochements et revêtements en maçonnerie.

En 1862, des affouillements s'étant opérés, il fallut faire de nouveaux travaux de réparations et de défenses, qui continuaient encore en 1870. L'ensemble de ces travaux a coûté environ 11 millions en travaux neufs, et exigeait de 80 à 100,000 francs pour l'entretien annuel.

2. *Entrée et sortie des navires.*

Les navires à voiles pouvaient encore se conformer aux instructions données au XVIIIe siècle pour des bâtiments de moins grande calaison. Les navires à vapeur, d'un plus grand tirant d'eau, notamment les paquebots transatlantiques de la ligne du Brésil, avaient besoin d'indications précises et nouvelles. Elles furent étudiées en 1858 par l'ingénieur de La Roche-Poncié.

L'entrée du fleuve, surtout pour les navires à voiles, était toujours dépendante du temps, du vent et de la marée. Le plus souvent les navires de montée pouvaient, par une bonne brise, et franchissant la passe extérieure vers le commencement du flot, arriver d'une marée à Pauillac, ou tout au moins à Richard. De Pauillac, si le vent était favorable, ils pouvaient remonter en deux marées jusqu'à Bordeaux. Mais le peu de

profondeur des passes gênait et retardait leur navigation pour peu que le vent ne fût pas assez directement arrière.

De Bordeaux à la mer la descente exigeait six marées : la première de Bordeaux à Lormont ; la seconde à Lagrange ou Ambès ; la troisième à La Roque, et la quatrième à Pauillac ; deux autres depuis Pauillac : la première à Richard ou au Verdon, et la dernière au large.

En faisant usage des remorqueurs, les gros navires étaient halés en deux marées jusqu'à Pauillac, d'où ils prenaient le large.

Le remorquage des gros navires à voiles était devenu nécessaire. La Chambre de commerce voulut établir elle-même ce service et en demanda la concession. La commission nommée à cet effet le 12 juin 1856, et dont était président le constructeur maritime L. Arman, constata la nécessité du remorquage. Elle évaluait la dépense, pour trois bateaux à haute pression de 150 chevaux chacun, à 540,000 francs et la dépense annuelle à 226,500 francs. Dans ces conditions, le prix du remorquage devait s'élever à 1 fr. 50 par tonneau, à payer moitié par le navire et moitié par la cargaison. La proposition de la Chambre de commerce fut repoussée sur l'avis de l'ingénieur en chef, motivé sur ce que ce service était déjà fait par un navire de la Compagnie Dumeau, et par un navire de Nantes.

Mais le navire de Nantes cessa son service, et la Compagnie Dumeau haussa ses prix.

En 1860, la Chambre souleva de nouveau la question et fit, auprès de la Compagnie Dumeau, des tentatives infructueuses pour faire abaisser ses tarifs.

Depuis cette époque on a évalué, année moyenne, le nombre des navires remorqués à 640, ayant ensemble un tonnage de 248,000 tonneaux.

3. *Phares et balises.*

L'éclairage maritime, à l'embouchure et dans le cours du fleuve, comprend des phares, des pavillons, des feux flottants et des fanaux.

Ces feux étaient au nombre de 16 :

Le phare de premier ordre de Cordouan à feu tournant et à éclipses ;

Les 7 phares de troisième ordre de la Coubre, de Terre-Nègre, de Pontaillac, de Saint-Georges, de Suzac, de Pointe de Graves et de Richard.

Les 3 feux flottants de Talais, de By et de Mapon ; le premier à 10 lampes, les deux autres à 8.

Le feu fixe de quatrième ordre de Patiras, et les 4 fanaux de Royan, Trompeloup, le Gaët et Pauillac.

3 nouveaux feux furent allumés en 1867 pour éclairer la passe du Sud.

On s'occupait de l'éclairage à établir de Pauillac au Bec d'Ambès.

Les sémaphores, les balises, les bouées, les amers, furent complétés. En 1869, ce service se composait de 7 signaux et de 16 bouées dans les passes de l'embouchure, et de 3 signaux et 52 bouées dans les passes de l'intérieur.

Dans la passe extérieure du Nord il y eut 4 signaux, dont le sémaphore de la Coubre et les 3 balises des clochers de Saint-Palais et de Royan et la tour du Chai ; 3 signaux dans la passe du Sud, dont 1 sémaphore à Saint-Nicolas, 1 balise à Saint-Nicolas et 1 amer sur le clocher du vieux Soulac.

Dans les passes intérieures, 3 signaux ou amers : la tour de Castillon, le clocher de Saint-Christoly et la tour de By. Les bouées furent ainsi distribuées : 8 dans dans la passe extérieure du Nord ; 8 dans celle du Sud ; 24 dans la Gironde jusqu'à Pauillac ; 11 de Pauillac au Bec, et 17 du Bec à Bordeaux.

Les bouées extérieures furent munies de voyants distinctifs.

Celles de la Gironde furent peintes, les unes en rouge, que le navire venant du large doit laisser à tribord, les autres en noir qu'il doit laisser à bâbord.

4. *Passes de la Gironde.*

La cause constante de la variation de position et de profondeur des passes du fleuve est due aux apports de matériaux qui se déposent dans ses eaux et proviennent alternativement du jusant et du flot de marée.

Le jusant entraîne vers la mer les dépôts limoneux détachés des terrains supérieurs traversés par le fleuve ou ses affluents, et, sur le parcours, les laisse déposer successivement, proportionnellement à leur poids et à la vitesse de translation. Le

flot, de son côté, avec une vitesse plus grande, entraîne avec lui, dans son mouvement d'ascension, d'autres dépôts marins qui s'arrêtent aussi en obéissant aux lois de la gravitation; et il remue fortement les dépôts déjà faits dans le lit du fleuve ou sur les bords des bancs et du rivage.

C'est ainsi que la Garonne-Gironde, par l'effet des terres qu'elle charrie ou de celles que la mer y introduit et qui s'arrêtent selon leur poids ou selon les renversements des courants, a vu son lit s'exhausser ou même se combler en certaines parties de son cours.

La quantité de ces matières terreuses ou limoneuses est considérable. Elles est estimée à 4 grammes par litre devant Bordeaux; et on évalue à 5 ou 6 millions de mètres cubes la quantité de matières que reçoit annuellement le fleuve dans sa partie maritime.

Ces vases, comparables aux terres les plus fertiles, pourraient être une précieuse ressource pour l'agriculture, si on savait en faire emploi.

Le courant de jusant, suivant la nature des terrains qu'il rencontre et leur degré de résistance à ses eaux, éprouve de fréquents changements de direction qui le renvoient d'une rive à l'autre, et forment de son cours une ligne serpentine et ondulée de courbes alternativement concaves et convexes. Les profondeurs d'eau se trouvent dans les courbes concaves, les atterrissements dans les courbes convexes, et les hauts fonds dans le passage d'une rive à l'autre.

Depuis Bordeaux jusqu'au Bec-d'Ambès, il existe trois mouillages sur la rive droite, à Lormont, à Bassens et à Ambès; et un sur la rive gauche, à Lagrange. Ils sont séparés par des barres.

Au nord d'Ambès, le courant se divise en deux branches, celle appelée le bras du Bec, qui continue entre le Bec et l'île Cazeaux, sur la rive droite; et celle appelée bras de Macau, sur la rive gauche, longeant le Médoc, qui se dirige sur le pas de Garguil, entre l'île Cazeaux et l'île du Nord, pour rejoindre la passe principale sur la rive droite.

Les deux chenaux se séparent plus loin de nouveau, l'un suivant la rive droite et la côte de Saintonge, l'autre la rive gauche et la côte de Médoc. Entre les deux existe une série d'îles et de dépôts depuis le Bec jusqu'au-dessous de Pauillac.

Enfin, à l'embouchure, la passe du Nord sur la côte de Saintonge, et la passe de Graves sur celle du Médoc, donnent accès dans l'Océan.

L'amélioration de ces passes, reconnue nécessaire depuis 1750, n'a pas encore reçu de solution satisfaisante, et a donné lieu à de vives controverses sur les meilleurs moyens à employer. L'importance de cette question, vitale pour le port et le commerce de Bordeaux, nous engage à indiquer rapidement ces controverses.

Dès 1816, l'ingénieur Teulère avait proposé d'encaisser, à partir du Bec, la Gironde et la Dordogne, en les rendant indépendantes l'une de l'autre, et rejetant les limons sur la bande d'îles et de bancs qui se trouvent entre elles, jusqu'au banc des Marguerites, entre Meschers, sur la rive droite, et le Verdon, sur la rive gauche, où serait reportée leur embouchure. On aurait donné aux deux fleuves jumeaux une largeur progressivement croissante. On aurait eu sur la côte de Saintonge des mouillages de bonne tenue, et sur la côte du Médoc une très bonne rade entre le banc de Jau et le gravier de Saint-Christoly. Il ne fut pas donné suite à cette idée.

Nous avons dit qu'en 1822, M. de Vivens, ancien ingénieur des Ponts et Chaussées, attribuait les détériorations des passes à l'affaiblissement du courant de flot, dont l'action était, selon lui, plus utile et plus puissante que celle du courant de jusant. Nous avons dit que la Chambre de commerce avait paru adopter cette théorie qui souleva une ardente polémique. Les ingénieurs ne l'acceptaient pas, et l'ingénieur Vallès la contredisait formellement. Il prétendait au contraire que le flot de mer apportait les atterrissements, et rendait le courant de jusant impuissant à les déblayer, sauf dans les époques de grandes crues.

A l'époque dont nous nous occupons, l'ingénieur Pairier niait l'affaiblissement du courant de flot, s'appuyant sur ce que depuis cent ans il n'y avait eu aucun changement dans la hauteur des marées à Bordeaux.

Il s'accordait d'ailleurs avec l'ingénieur Droëling pour attribuer la cause des détériorations du fleuve : 1° à l'irrégularité et à l'ondulation des rives, qui occasionnent des résistances à la marche régulière des eaux en rejetant le courant d'une rive à l'autre; 2° à la trop grande largeur de

l'embouchure; 3° à la divergence des courants de jusant et de flot, qui ne couraient pas dans le même chenal, et, isolés, diminuaient leur puissance.

Ces ingénieurs proposaient : 1° de régler par des endiguements et des récèpements de rives le lit du fleuve, de manière à lui donner une largeur progressivement croissante, ainsi que la profondeur nécessaire pour la force plus grande du courant; 2° de donner aux digues une direction telle qu'elle ramenât dans le même chenal l'action du jusant et celle du flot.

Ce système fut adopté en 1849 par les Ponts et Chaussées.

Cependant, les idées exposées autrefois par Teulère avaient frappé l'ingénieur Bellegarde, qui aurait voulu, en abandonnant la rive gauche et rejetant la masse des eaux dans le bras du Bec, maintenir au Bec le confluent des deux rivières.

Un entrepreneur, M. Stewart, proposa, le 28 février 1851, d'effectuer la prolongation et le partage depuis le Bec, des deux cours d'eau parallèles de la Gironde et de la Dordogne, séparés. On aurait encaissé la Dordogne depuis le pont de Cubzac jusqu'en face de Pauillac, et la Garonne depuis le pont de Bordeaux, par des enrochements qui auraient donné à ces cours d'eau une largeur régulièrement croissante et favorable soit à l'écoulement du jusant et des crues d'amont, soit à la facile introduction du flot de marée; et on aurait dragué dans les hauts fonds. Le devis des dépenses était porté à 180 millions de francs, dont on espérait déduire 25 millions par la vente des terrains d'alluvions qui auraient été formés entre les deux rives.

Les Ponts et Chaussées ne voulurent pas engager une dépense aussi considérable, et on préféra employer des moyens spéciaux sur chacune des passes défectueuses.

Les premiers travaux, exécutés en 1857 et 1858, eurent pour objet de fermer les passages entre les îles Cazeaux, du Nord et l'île Verte, dans le but d'améliorer le bras du Bec; et, pour établir un partage nécessaire des eaux du flot entre la Gironde et la Dordogne, on construisit un éperon dans la continuation du Bec sur une longueur de 750 mètres.

Ces travaux, opérés de 1861 à 1864, auraient, d'après une constatation faite en 1866, fait descendre la barre du Bec vers l'aval, vis-à-vis le Garguil, à une profondeur minima de $2^m,50$ à 3 mètres, sur une largeur de 90 à 100 mètres.

La barre de Montferrand était la plus gênante pour la navigation. Elle n'offrait, en 1853, qu'une profondeur d'eau de 1^m,85. Elle fut portée, en 1863, à 3^m,90, suffisante pour la grande navigation.

L'ensemble des travaux avait eu pour but de remédier à la trop grande largeur du fleuve en aval de Grattequina; à l'obliquité des courants de flot entre les deux bras de la rivière. Ils consistèrent en une digue longitudinale de 2,200 mètres de longueur, partant de l'extrémité aval de l'île de Grattequina, et se dirigeant vers le port de Lagrange. On détruisit les ouvrages qui défendaient cette île du côté du chenal principal et on laissa corroder par les eaux une partie du rivage pour porter la largeur du bras à 720 mètres. En même temps on avait établi une digue transversale de 280 mètres pour fermer le bras de la rive gauche. Sur la rive droite on fit une digue de 5 kilomètres de long.

En résumé, les passes de Bassens, de Montferrand et du Bec furent mises en état de recevoir les grands navires à haute mer. Les passes du Caillou, de Lormont et de Bacalan furent négligées.

§ 3. PORT DE BORDEAUX

1. *Etat du port.*

Nous avons déjà indiqué que, vers la fin du XVIIIe siècle et au commencement du XIXe, les mouvements des navires dans le port étaient gênés par l'existence de deux bancs situés aux extrémités du demi-cercle formé par le fleuve, à la Manufacture et à Bacalan, sur la rive gauche, et d'un troisième situé en Queyries sur la rive droite.

Le banc de la Manufacture s'accroît par les atterrissements du jusant; celui de Bacalan par ceux du flot de marée, et le banc de Queyries rejette les eaux de la rive droite vers la ville, entre les deux autres bancs et augmente la profondeur du mouillage.

A l'époque de la construction du pont de pierre, la digue établie sur la rive droite sur une longueur d'environ 5,000 mètres rétrécissant le fleuve, et agissant en outre avec les cales établies du pont de Brienne aux chantiers de Paludate,

sur la rive gauche, ramena les courants plus vivement sur cette dernière rive, diminua l'avancement du banc en rivière, et augmenta la profondeur d'eau du chenal.

Toutefois, s'il était reconnu qu'il fallait améliorer l'état des trois bancs de la Manufacture, de Queyries et de Bacalan, aucun travail ne fut entrepris dans ce but.

Depuis la construction du pont de pierre et de ses abords, la rade de Bordeaux se trouvait divisée en deux parties, celle d'amont qui resta affectée à la navigation fluviale, et celle d'aval, qui seule put servir à la navigation maritime.

Outre les atterrissements formés par les vases sur les bancs, le jusant apporte des eaux limoneuses qui se déposent dans la rade et tendent à en exhausser le lit. Pendant longtemps on se borna à enlever une faible quantité de ces vases qui s'élevaient sur les bords au-dessus de l'étiage, et qu'on chargeait en bateau pour les déverser plus loin. En 1842, commença un service de dragues à vapeur qui excita à diverses reprises les plaintes de la Chambre de commerce.

L'enlèvement annuel des vases, de 1861 à 1865, ne s'éleva qu'à 27,271 mètres cubes, qui coûtèrent 1 fr. 35 le mètre cube. Une nouvelle adjudication, de 1866 à 1870, fut faite pour l'enlèvement annuel de 45,000 mètres cubes au prix de 1 fr. 80. Ce travail ne pouvait amener de résultat utile, alors qu'il est admis que la quantité de matières qu'entraîne la Garonne, de Marmande à Bordeaux, dépasse par an 4 millions de mètres cubes.

En 1865, d'après le plan dressé par les ingénieurs Droëling et Joly, le port offrait, à partir du passage de Lormont et jusqu'au milieu de l'intervalle entre le Magasin des vivres de la marine et la manufacture Johnston, un mouillage de 2 à 3 mètres de profondeur d'eau au-dessus de l'étiage. Là, commençait un mouillage de 4 à 5 mètres occupant une grande partie de la largeur de la rivière entre le banc de Queyries et la rive gauche, et ayant entre la manufacture Johnston et la Douane une fosse profonde de 6 à 8 mètres.

Dès l'année suivante, 1866, on remarqua une diminution de profondeur entre le pont et la Douane, et une autre de la Douane aux allées d'Orléans. Il fut constaté que là s'arrêtait la profondeur de 6 mètres, et que cette profondeur d'eau avait diminué au devant du quai vertical, à ce point que presque tous les

navires à quai échouaient à chaque marée, et que les vases formaient au pied du quai un dépôt considérable.

En résumé, le port présentait en 1868, dans sa plus grande étendue, une longueur d'environ 7 kilomètres sur une largeur moyenne de 500 mètres. En ne considérant que le port maritime en aval du pont, il a une longueur de 3,000 mètres sur une largeur moyenne de 560 mètres, présentant un mouillage de 54 hectares de superficie, dont la moindre profondeur est de 4 mètres. Une fosse de 18 à 20 hectares d'étendue, dont la profondeur descend au-dessous de 6 mètres, est comprise dans ce mouillage.

2. *Amarrages. Corps-morts. Cales. Débarcadères. Quais verticaux. Grues. Rails.*

Jusqu'en 1838 on avait établi plusieurs lignes de vaisseaux à l'ancrage. On mettait ordinairement deux vaisseaux sur une même ancre. Après cette époque on établit des corps-morts, fixés au fond du lit du fleuve, offrant une meilleure tenue que les ancres, et sur lesquels on amarrait jusqu'à trois navires.

La concession de 15 de ces corps entre la Douane et l'Entrepôt fut faite le 3 janvier 1838. La concession de 12 nouveaux corps-morts à établir de la cale Fenwick à la rue Ramonet fut faite le 29 août 1855. Ces deux concessions furent réunies jusqu'en 1875. Elles percevaient un droit d'ancrage de 10 centimes par tonneau. Ce mode de mouillage allait devenir insuffisant.

Le mouvement des navires en mouillage dans le port avait doublé de 1850 à 1860. A cette dernière époque, il s'élevait à 1 million de tonneaux. En 1866, il s'élevait à 1,200,000, et l'augmentation continuait. On forma divers projets pour augmenter le nombre des navires admissibles dans le port. Ce nombre avait pour maximum le chiffre de 239 navires en rade; dans les moments d'arrivées nombreuses, on avait été obligé de retenir pendant quelques jours de 25 à 30 navires de montée en rade de Pauillac.

Pour recevoir un plus grand nombre de navires, divers moyens étaient indiqués, consistant soit à faciliter et activer le chargement et le déchargement, soit à créer de nouveaux bassins.

Pour faciliter les opérations de chargement et de déchargement des navires amarrés en rade et servis par des allèges, il fallait multiplier et améliorer les cales inclinées qui permettent aux allèges d'accoster à toute heure de marée.

Ces cales, revêtues d'empierrement, et inclinées suivant une pente d'environ 6 de base sur 1 de hauteur, ont l'inconvénient de s'envaser à chaque jusant, malgré le travail quotidien et coûteux des laveurs de cale.

Les frais de transport par allèges s'élevaient à 3 francs, et descendirent à 2 fr. 50 et 2 fr. 25 par tonneau.

On avait construit des débarcadères en charpente sur pontons mobiles, suivant alternativement la hauteur ou l'abaissement des marées et placés principalement dans les parties du port les plus sujettes à envasement. Dans les autres, on établit des appontements fixes, en charpente, posés sur pilotis, et assez avancés en rivière pour que les navires puissent rester à flot à basse mer. Les deux premiers débarcadères de ce genre avaient été construits dès 1830, l'un vis-à-vis la Douane, l'autre vis-à-vis l'Entrepôt.

Leur usage avait amené une baisse de 1 franc sur le prix par allèges.

Ils étaient eux-mêmes insuffisants, ne pouvant recevoir qu'environ un dixième des navires. Leurs prix étaient beaucoup plus élevés qu'à Marseille et au Havre. Le baron Charles Dupin constatait qu'en 1844, pour décharger une tonne de sucre en boucauts, Bordeaux payait 2 fr. 30, Marseille 1 fr. 30 et le Havre 1 franc.

A cette époque, le gouvernement avait consenti à construire des quais verticaux. Le projet, voté en 1844, portait un devis de 3,500,000 francs. Les travaux commencèrent en 1846 et furent terminés en 1851. Ils donnèrent lieu, en 1859 et en 1865, à diverses réparations ou réfections.

Le quai, de 806 mètres de longueur, s'étend de l'angle sud de l'hôtel de la Douane jusqu'en face de la maison Fenwick, interrompu par l'escalier des Quinconces de 20 mètres de large, et par la cale de 80 mètres en face la place Richelieu. Il a été établi sur l'alignement des anciens débarcadères et avance de 43 mètres en rivière, élargissant ainsi le quai commercial et laissant toutefois à la rivière une section supérieure à celle qu'elle a au pont de pierre.

En 1861, deux nouveaux quais verticaux furent décidés, aux Chartrons et Bacalan. Par décret du 25 août 1861 un crédit de 4 millions fut ouvert pour ces travaux.

Le quai des Chartrons, long de 207 mètres, ainsi que 85^m,90 de la cale Fenwick qui étaient à refaire et 576 mètres de cales neuves entre la rue Raze et la rue Poyenne, furent commencés en juin 1863 et terminés à la fin de 1867.

La construction du quai de Bacalan n'était pas commencée à la fin de l'Empire; mais on pouvait prévoir que, même après son achèvement, la longueur de quai affectée au service de la navigation serait insuffisante. La navigation à vapeur l'eût à elle seule absorbée. Elle avait porté son tonnage de 13,378 tonneaux en 1885 à 42,944 tonneaux en 1860, et à 263,891 en 1870. La longueur des navires avait aussi pris de plus grandes proportions.

L'ancien outillage des quais avait subi des modifications.

Sur les débarcadères, désormais remplacés par les quais verticaux, on s'était servi de grues en charpente, mues à bras. En 1841, la Chambre de commerce avait été autorisée à établir 14 grues, dont 13 à arbre et bras en fonte, d'une force de 1,500 kilos, et 1 de 15,000 kilos. Un décret du 2 mai 1852 autorisa la Chambre à percevoir pendant 99 ans un droit de 5 centimes par 100 kilos.

En 1858, la Chambre de commerce fit établir un moteur à vapeur de 2 chevaux; et, en 1862, elle décida que le service des grues serait fait par la vapeur ou par un moteur hydraulique. Sur adjudication, la Société des Portefaix-Réunis se chargea du service des grues. En 1869, les grues à vapeur percevaient 1 fr. 50 les 1,000 kilos. Les navires à vapeur, chargeant et déchargeant à quai, et d'un tonnage réel moyen de 400 tonnes, employaient cinq à six jours pour ces deux opérations, et payaient de 1 fr. 70 à 2 francs pour le hissage et l'arrimage ou réciproquement.

Le service des quais était fait autrefois par des traîneaux glissant dans les ruisseaux et traînés par des bœufs. Il resta longtemps ainsi. Les charrettes et les camions attelés de chevaux ont lentement remplacé les traîneaux.

Le développement du mouvement commercial par les gares d'Orléans et du Midi nécessitait une voie de communication plus efficace et plus économique entre ces gares et les quais.

La Compagnie du Midi, d'accord avec celle d'Orléans, demanda à être chargée de ce service ; elle fut autorisée, par arrêté préfectoral en date du 7 juin 1862, à établir les rails sur les quais, au tarif de la tonne et à traction exclusive de chevaux.

La voie fut établie en 1863 jusqu'à la rue Raze, avec voie de garage, lieux de stationnement et embranchement sur l'Entrepôt. L'exploitation fut autorisée par arrêté préfectoral du 20 janvier 1864, qui donna lieu à une petite émeute des charretiers.

Un peu plus tard, les wagons furent autorisés à circuler de nuit.

Un peu plus tard encore, la Compagnie obtint l'autorisation de se servir d'une locomotive à vapeur, mais seulement sur un embranchement de 115 mètres, raccordant les rails de la gare Saint-Jean avec ceux de la ligne des quais.

3. *Docks.*

Dès 1788, l'intendant Dupré de Saint-Maur avait fait étudier par Brémontier un projet de canal de ceinture formant un demi-cercle de Bacalan en Paludate, communiquant avec la Garonne en amont et en aval de la ville par deux bassins éclusés, et bordé de quais et de magasins.

Un peu plus tard, Balguerie-Stuttenberg avait fait faire par l'ingénieur Deschamps les études d'un bassin maritime occupant la place actuelle des Quinconces, et qui devait être entouré de magasins.

Londres, Liverpool, Hull, Bristol, Leith, Sunderland, et Anvers, avaient depuis longtemps des docks dans lesquels fonctionnait le système des prêts sur warrants, avant que la France se décidât à adopter ce double instrument commercial. Le décret du 21 mars 1848 autorisa la création des Magasins généraux et la circulation des warrants transmissibles par endossement.

Il devenait nécessaire de faciliter les opérations de chargement et de déchargement des navires, en évitant les dénivellations de hauteur produites par les marées entre le pont du navire et le quai. Mais, en 1853, l'opinion de la Chambre de commerce n'était pas favorable à la création des docks qu'elle jugeait

inutiles. « Un magnifique port, disait-elle, sûr abri à autant » de navires qu'en comportent les plus vastes opérations; un » quai droit, muni des apparaux les plus parfaits, et cons- » tamment accessible sur une étendue de plus de 900 mètres, » tout près de l'Entrepôt, voisin de la Douane, placé au centre » des affaires, et relié bientôt aux quais par une voie de fer, » un tarif sensiblement peu élevé, tel est l'ensemble précieux » qui nous a paru pouvoir suppléer pendant longtemps encore » à des docks à Bordeaux. »

Tel n'était pas cependant l'avis du président de la Chambre, Duffour-Dubergier, qui, dans le procès-verbal du 15 mars 1853, s'était exprimé ainsi : « Il ne peut pas y avoir, selon moi, de » grande ville de commerce sans dock flottant. Londres, » Liverpool, Bristol, Le Havre, Marseille, Anvers, Amsterdam, » toutes ces villes ont ou vont avoir des docks où les navires » entrent et sortent avec leur plein chargement et mouillent » à quai, au pied des magasins destinés à rececevoir la » marchandise. » Après avoir décrit les docks de Liverpool, « qui occupent une étendue au moins égale à la distance qui » sépare Bacalan de Paludate »; ceux de Londres, « dont » les immenses bassins peuvent contenir des flottes entières », le président ajoutait : « Nous sommes loin sans doute d'avoir » acquis une prospérité telle qu'il faille songer à de pareilles » créations; mais il faut d'ores et déjà s'occuper des moyens » de réaliser ces projets sur une petite échelle d'abord, de » manière cependant à pouvoir leur donner de plus grands » développements lorsque les affaires prendront plus » d'extension. J'ai été à même à Paris de savoir que le Havre » et Marseille se disposent à établir des docks; Bordeaux ne » pourra pas rester en arrière; il conviendrait dans ce cas » d'examiner si ce ne serait pas à la Chambre de prendre » l'initiative. »

La Chambre s'occupa en effet de la question, mais « avec la » circonspection, disait-elle elle-même, avec laquelle une » longue expérience lui avait appris qu'il fallait se prononcer » dans des questions aussi complexes. La question des docks, » ajoutait-elle, reste donc tout entière. Ce n'est pas à la » Chambre à la résoudre. »

L'opinion publique s'en occupait davantage. Diverses Compagnies demandaient la concession à l'État; MM. Collas,

Chiché, Raoul Balguerie, Courau. En 1854, l'ingénieur Eugène Flachat était chargé d'étudier la construction des docks et d'en établir le devis.

En 1856, la Chambre réservait encore son action, mais toutefois elle reconnaissait la nécessité de créer les docks. Nantes, le Havre, Marseille, construisaient les leurs. « L'in- » suffisance du quai vertical devient évidente », disait la Chambre ; elle constatait en même temps le développement progressif et rapide de la navigation à vapeur qui, du nombre de 7 navires en 1852, avait atteint 142 en 1856 ; du chiffre total du chargement des navires venant de l'étranger et des colonies, et qui de 167,146 tonneaux en 1852, était monté à 248,169 tonneaux.

La Chambre demandait au gouvernement de faire faire les études et de donner son concours, comme cela avait lieu dans d'autres ports.

L'année suivante, elle faisait en avant un pas plus décisif. Elle reconnaissait l'utilité de l'établissement des docks; et, d'accord avec le Conseil municipal, se montrait disposée à s'en charger avec le concours de la Ville qui aurait fourni les terrains, de l'État qui aurait fait les constructions. Elle aurait pris à sa charge l'outillage et l'administration.

La question sommeilla longtemps encore. L'ingénieur Droëling dressa un projet établissant le bassin à flot à Bacalan et portant le devis à 13 millions.

Le 14 décembre 1864, la Chambre de commerce formula ses demandes. Elle présentait à l'État un ensemble de travaux comprenant : le bassin à flot avec magasins; une forme sèche de radoub ; l'achèvement des quais verticaux ; des pavillons-abris sur les quais. Le devis s'élevait à 20 millions. La Chambre demandait à l'État 11,600,000 francs et offrait de parfaire 8,400,000 francs.

L'utilité publique fut déclarée par décret du 27 juillet 1867 ; un crédit de 12,500,000 francs fut spécialement affecté à ces travaux. La Chambre prit l'engagement d'avancer à l'État une somme de 10 millions, que la loi du 20 mai 1868 l'autorisa à emprunter.

Les terrains furent acquis pour 2,968,769 fr. 55. Les travaux furent adjugés pour 5,893,895 fr. 66 et commencèrent en 1869. Ils furent arrêtés par la guerre de 1870.

4. Chantiers de construction et de réparations.

Les chantiers de Bordeaux formaient trois groupes, l'un en Paludate, un second à Bacalan, et un troisième à Lormont, sur la rive opposée.

En Paludate se trouvaient l'ancien chantier du Roi, depuis longtemps abandonné, ceux de Lucien Arman, de Moulinier et Labat, de Guibert et de Cluzan. On y comptait de 700 à 800 ouvriers, et on y construisait de 10 à 15 navires chaque année.

A Bacalan, il n'y avait pour les grands navires que les chantiers de la Compagnie de l'Océan. Les autres ne construisaient guère que des embarcations de faible tonnage. L'ancien chantier Chaigneau avait été transporté à Lormont. On employait à Bacalan 500 à 600 ouvriers, et on pouvait livrer 8 à 10 navires par an.

A Lormont, les chantiers de Chaigneau et ceux de Bichon, séparés depuis 1852, formaient avec le chantier voisin de Raymond, en Queyries, un centre de 500 à 600 ouvriers, pouvant construire de 8 à 10 navires.

Le prix d'un navire de commerce était en moyenne de 450 francs par tonneau de jauge, dont 240 francs pour la coque, 40 francs pour le doublage en cuivre, et 170 francs pour l'armement.

Le navire à vapeur en fer, à hélice, avec une machine de 200 chevaux, valait 670 francs par tonneau de jauge, dont 320 francs pour la coque, 180 francs pour la machine, et 170 francs pour l'armement.

Les chantiers de réparations de navires sont des instruments qui diffèrent entre eux et qui portent des noms différents.

Les grèves ne peuvent être employées pour les grands bâtiments, vu le peu de temps pendant lequel les marées laissent à sec le terrain sur lequel on a échoué le navire à haute mer.

Le gril de carénage, concédé le 5 novembre 1863 à la Chambre de commerce, et cédé par elle à M. Landumiey, n'a pas donné de bons résultats, ses abords étant obstrués par un banc de vase.

On avait renoncé dès 1750 à l'usage des pontons.

Les cales de halage des railways marins avaient été employées dès 1832, dans les chantiers Chaigneau et Bichon, à Lormont. M. Labat établit une cale de halage à glissement dans le chantier Arman, en 1862. En 1867, il en a créé une plus importante à Lormont, où il a pu remonter, en 1868, le paquebot transatlantique *la Navarre,* de 100 mètres de longueur, et du poids de 2,000 tonnes.

Un bassin de radoub flottant, en bois, avait été construit en 1841 par M. Courau, et placé près du pont; il pouvait recevoir les navires au-dessous de 500 tonneaux.

Pour les gros navires et les paquebots transatlantiques, la Chambre de commerce proposa, en 1860, d'établir un bassin flottant en fer. En même temps, M. Courau proposait un bassin flottant en bois, qui obtint la préférence. Mais la Compagnie qui s'était créée pour cette exploitation ne put tenir ses engagements.

Des projets de bassin de carénage fixe avaient été présentés dès 1832, par Chaigneau et Bichon. En 1850, Courau établit un bassin de ce genre en Queyries, pouvant recevoir des navires de 700 tonneaux.

En 1863, la Chambre reprit le projet d'un grand bassin fixe de radoub. Elle demanda, en 1864, à l'État, la construction d'une forme sèche propre à recevoir les bateaux transatlantiques; mais sa demande ne fut pas accueillie. Sous le ministère de M. de Forcade de la Roquette, le plan d'un bassin de radoub de 120 mètres de long sur 24 mètres de large, avec 7 mètres au-dessus de l'étiage, fut adopté. Le décret du 20 juillet 1867, relatif aux travaux du port, resta muet en ce qui concernait le bassin de radoub qui devait être placé dans le bassin à flot des docks.

§ 4. MOUVEMENT DE LA NAVIGATION.

1. *Navigation à vapeur.*

Le port de Bordeaux n'a commencé qu'en 1851 à se servir de la navigation à vapeur pour le commerce extérieur; et la plus grande part de cette navigation était prise par les navires étrangers, remplaçant graduellement les navires à voiles du grand cabotage.

En 1854, on compte, entrée et sortie, 131 navires à vapeur d'un tonnage de 31,833 tonneaux.

En 1856, on compte, entrée et sortie, 204 navires à vapeur d'un tonnage de 64,761 tonneaux.

Sur ce nombre, l'Angleterre possédait à elle seule 172 navires et 53,744 tonneaux; les Pays-Bas, 26 navires et 6,698 tonneaux; la Belgique, 14 navires et 3,039 tonneaux; l'Espagne, 8 navires et 1,287 tonneaux; le tout entrée et sortie.

A partir de l'année 1860, les paquebots transatlantiques français commencent leur navigation, des bateaux à vapeur français font le service de grand cabotage avec les ports de France, et les villes hanséatiques envoient des vapeurs à Bordeaux.

Occupons-nous d'abord des paquebots transatlantiques.

Nous avons dit qu'une loi de 1840 avait reconnu l'utilité d'établir un service régulier de bateaux à vapeur, reliant la France avec ses colonies, avec l'Amérique du Nord et du Sud, avec l'Inde et les mers de Chine. Des rivalités s'étaient élevées entre les ports de commerce, et un nouveau projet de loi, présenté en 1845, n'avait pas été suivi d'exécution. La question se trouvait au même point en 1853. « On n'y songeait même » plus en France, disait M. Duffour-Dubergier en 1853, lorsque » la Chambre de commerce de Bordeaux, toujours vigilante, » sans cesse préoccupée des grands intérêts du pays, reprit le » projet des deux lignes de Chagres et du Brésil, partant de » Bordeaux, et celle des États-Unis, partant du Havre. »

Elle s'occupa de former une Compagnie de concession, et s'appuya sur la loi du 17 juillet 1840, qui fixait Bordeaux comme un des points de départ, avec le Havre, Nantes et Marseille.

Nous avons dit que la ligne du Havre à New-York n'avait pas trouvé de soumissionnaire, malgré l'offre par l'État d'une subvention portée à 880 francs par force de cheval. L'État avait fait construire et avait livré à la Compagnie Héront et de Gandel, pour le service du Havre à New-York, des paquebots trop lourds, dont la vitesse moyenne atteignait à peine 8 milles à l'heure, et qui mettaient seize jours pour la traversée. Ils étaient tellement mal construits, que le poids seul du charbon qu'ils embarquaient pour une prévision de vingt jours, suffisait pour les faire enfoncer au-dessous de la ligne de flottaison.

Bordeaux demandait qu'on ne retombât pas dans pareille faute et qu'on adoptât des navires de grande vitesse.

Le gouvernement constitua une Commission d'enquête, et toutes les questions qui avaient été agitées en 1840 et 1845 reparurent : L'État devait-il se charger du service, ou le concéder à l'industrie privée? Devait-il le concéder à une Compagnie unique ou concéder chaque ligne à des Compagnies différentes? Devait-on conserver les points de départ fixés par la loi de 1840, ou n'adopter qu'un unique port de départ et d'arrivée? Quel mode de subvention devait-on adopter? Devait-on la calculer par la distance parcourue, ou par cheval de force de la machine? Enfin, quel mode de construction devait-on prescrire pour les navires? Quelle force devait-on exiger pour la machine? A quels constructeurs, ceux de l'État ou ceux de l'industrie privée, confierait-on la construction des navires et des machines?

La guerre de Crimée suspendit quelque temps la solution de ces questions; ce ne fut qu'en 1857 que la ligne du Brésil et de la Plata fut adjugée à la Compagnie maritime de Marseille, avec départ de Bordeaux.

En dehors du service établi par les Messageries Maritimes, la navigation à vapeur dans le port de Bordeaux prit un accroissement graduel. Elle était, en 1860, de 280 navires d'entrée et de sortie, avec un tonnage de 85,729 tonnes; en 1866, de 826 navires et 290,430 tonnes; en 1869, de 905 navires et 406,490 tonnes.

Mais l'accroissement fut dû surtout aux navires à vapeur étrangers; la part du pavillon français resta faible; celle du port de Bordeaux extrêmement réduite.

Ainsi nous comptons, entrée et sortie, pour Bordeaux :

ANNÉES	NAVIRES FRANÇAIS		NAVIRES ETRANGERS		TOTAUX	
	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage	Navires	Tonnage
1860............	59	29.900	221	55.829	280	85.729
1866............	120	56.747	706	233.683	826	290.430

Le nombre des navires français a doublé, de même que le tonnage; mais le nombre des étrangers a triplé, et leur tonnage a quadruplé.

ntes a des chiffres inférieurs à ceux de Bordeaux; mais le Havre et Marseille sont de beaucoup supérieurs :

1866	NAVIRES FRANÇAIS		NAVIRES ÉTRANGERS		TOTAUX	
	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage	Navires	Tonnage
Nantes	89	84.781	259	76.745	348	161.526
Le Havre	388	173.095	1.553	256.614	1.941	429.709
Marseille	2.645	1.118.770	1.054	368.158	3.699	1.486.928

Sur les 826 navires du port de Bordeaux, en 1866, on comptait :

Navires étrangers :

Angleterre	524,	jaugeant	178.561	tonneaux.
Pays-Bas	79	»	17.061	»
Belgique	47	»	19.368	»
Villes hanséatiques	23	»	13.007	»
Espagne	19	»	3.402	»
Portugal	1	»	462	»
Divers	6	»	1.882	»

Navires français :

Brésil	24,	jaugeant	29.744	tonneaux.
Villes hanséatiques	91	»	27.003	»

Lorsque nous parlons du nombre des navires, nous entendons le nombre des voyages. Ainsi, le même navire, faisant six voyages d'aller et six voyages de retour, est compté comme douze navires.

2. *Navigation à voile et à vapeur.*

Nous allons donner les chiffres du mouvement de la navigation dans plusieurs tableaux.

Nous commençons par le classement des navires appartenant au port, et la comparaison avec les navires des ports de Marseille, le Havre et Nantes, tableaux n°s 1 et 2.

Dans le tableau n° 3, nous donnons le mouvement du grand et du petit cabotage.

Dans le tableau n° 4, la navigation au long cours par périodes décennales.

Dans celui nº 5, année par année, la navigation d'entrée et de sortie du long cours, à voile et à vapeur, de 1860 à 1871.

Enfin, dans celui nº 6, de 1856 à 1870, l'ensemble, entrée et sortie, de la navigation à voile et à vapeur, de cabotage et de long cours.

NAVIRES DU PORT DE BORDEAUX

CLASSEMENT PAR TONNAGE

TABLEAU Nº 1.

	1850		1855		1860		1865		1870	
	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage
Au-dessous de 30 tx....	15	327	9	198	8	181	10	215	14	328
De 30 à 100...........	119	8.106	121	8.304	85	5.607	78	4.772	59	4.323
De 100 à 200...........	107	15.930	77	11.640	71	10.801	59	8.795	36	5.332
De 200 à 300...........	79	19.377	101	25.083	104	26.047	105	26.557	76	19.073
De 300 à 400...........	40	13.417	61	21.289	64	22.364	69	24.509	64	22.727
De 400 à 500...........	16	6.970	36	16.153	52	23.301	70	31.334	72	32.206
De 500 à 600...........	3	1.622	18	9.665	32	17.141	27	14.344	35	18.620
De 600 à 700...........	»	»	6	3.755	10	6.499	12	7.053	14	9.078
De 700 à 800...........	1	746	3	2.330	5	3.599	7	5.085	15	11.140
Au-dessus de 800.......	»	»	2	1.916	6	8.380	8	10.495	5	6.120
	380	66.495	434	100.333	437	123.920	445	133.159	390	128.947

Pendant ces vingt ans le nombre des navires a augmenté de 10, et le tonnage de 62,452; il a presque doublé.

Aux mêmes époques l'effectif de la marine marchande dans les trois autres grands ports était le suivant :

TABLEAU Nº 2.

	1850		1855		1860		1866	
	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage
Marseille...........	705	66.946	913	130.860	854	155.255	785	161.223
Tonnage moyen...	»	95	»	143	»	181	»	200
Le Havre..........	432	79.576	411	95.976	452	116.543	394	134.151
Tonnage moyen...	»	184	»	233	»	257	»	340
Nantes.............	576	69.231	613	91.564	672	109.875	657	113.340
Tonnage moyen...	»	120	»	149	»	161	»	172

MOUVEMENT DU GRAND ET DU PETIT CABOTAGE

TABLEAU N° 3.

ANNÉES	GRAND CABOTAGE — VOILE — Nombre	GRAND CABOTAGE — VOILE — Tonnage	GRAND CABOTAGE — VAPEUR — Nombre	GRAND CABOTAGE — VAPEUR — Tonnage	PETIT CABOTAGE — VOILE — Nombre	PETIT CABOTAGE — VOILE — Tonnage	PETIT CABOTAGE — VAPEUR — Nombre	PETIT CABOTAGE — VAPEUR — Tonnage	TOTAUX — Nombre	TOTAUX — Tonnage
1850..........	41	4.569	»	»	11.679	316.809	»	»	11.720	321.378
1855..........	7	1.509	»	»	12.138	371.364	»	»	12.145	372.873
1860..........	3	1.708	1	543	17.116	467.924	540	63.250	17.660	533.425
1865..........	2	893	»	»	22.378	615.157	624	74.236	23.004	690.276
1870..........	»	»	»	»	19.067	640.133	798	120.523	19.865	760.656

LONG COURS

NAVIRES FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

MOYENNES DÉCENNALES

TABLEAU N° 4.

		NAVIRES FRANÇAIS — Nombre	NAVIRES FRANÇAIS — Tonnage	NAVIRES ÉTRANGERS — Nombre	NAVIRES ÉTRANGERS — Tonnage	TOTAUX — Nombre	TOTAUX — Tonnage
1827-1836.........	Entrée ..	272	54.834	297	48.513	569	103.347
	Sortie...	230	66.078	380	60.369	610	126.447
	TOTAL...	502	120.912	677	108.882	1.179	229.794
1837-1846.........	Entrée ..	401	61.402	366	60.286	767	129.688
	Sortie...	315	55.741	358	57.258	673	112.999
	TOTAL...	716	117.143	724	125.544	1.440	242.687
1847-1856.........	Entrée ..	724	93.581	411	81.783	1.135	175.364
	Sortie...	400	80.377	356	64.942	756	145.319
	TOTAL...	1.124	173.958	767	146.725	1.891	320.683
1857-1866.........	Entrée et Sortie	932	153.615	753	203.106	1.685	356.721

NAVIGATION A VOILE ET A VAPEUR

TABLEAU N° 5.

	SORTIE						ENTRÉE						TOTAUX GÉNÉRAUX	
	VOILE		VAPEUR		TOTAUX		VOILE		VAPEUR		TOTAUX			
	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage
1860	1.371	290.518	141	44.350	1.512	334.868	1.483	281.555	146	42.944	1.629	324.499	3.141	659.367
1861	1.520	315.603	170	56.549	1.690	372.152	1.761	307.313	194	65.220	1.955	372.533	3.645	744.685
1862	1.638	314.660	269	105.126	1.907	419.786	1.661	309.203	340	110.377	2.001	419.580	3.908	839.366
1863	1.337	321.153	301	80.284	1.638	401.437	1.405	281.135	317	96.487	1.722	377.622	3.360	779.059
1864	1.015	254.564	363	104 671	1.378	359.235	1.127	232.287	358	109.384	1.485	341.671	2.863	700.906
1865	1.086	278.330	442	146.840	1.528	425.170	1.224	261.582	439	148.316	1.663	409.898	3.191	835.068
1866	1.057	305.476	468	166.628	1.525	472.104	1.174	277.204	485	174.725	1.659	451.929	3.184	924.033
1867	1.063	288.711	492	192.447	1.555	481.158	1.062	366.997	486	170.814	1.548	537.811	3.103	1.018.969
1868	1.041	308.777	490	198.468	1.531	507.245	1.007	276.228	486	199.228	1.493	475.456	3.024	982.701
1869	1.164	294.073	456	207.244	1.620	501.317	1.162	236.724	449	199.246	1.611	435.970	3.231	937.287
1870	1.104	322.495	521	269.107	1.625	591.602	1.076	283.649	493	263.891	1.569	547.540	3.194	1.139.142

NOMBRE ET TONNAGE TOTAL DES NAVIRES CHARGÉS

DE LONG COURS ET DE CABOTAGE

ENTRÉE ET SORTIE RÉUNIES DE 1856 A 1870

TABLEAU N° 6.

ANNÉES	LONG COURS		CABOTAGE		TOTAUX	
	NOMBRE	TONNAGE	NOMBRE	TONNAGE	NOMBRE	TONNAGE
1856..........	2.136	419.815	17.458	544.749	19.594	964.564
1857..........	2.436	524.397	17.619	570.640	20.055	1.095.037
1858..........	2.350	447.807	21.830	601.039	24.180	1.048.846
1859..........	2.752	559.091	20.044	696.546	22.796	1.255.637
1860..........	2.959	612.201	17.660	533.505	20.619	1.145.706
1861..........	3.016	616.805	18.473	547.517	21.489	1.164.322
1862..........	3.185	676.840	21.367	674.503	24.552	1.351.343
1863..........	2.965	649.556	21.038	678.692	24.003	1.328.248
1864..........	2.554	613.850	25.534	751.694	28.088	1.365.544
1865..........	2.820	724.927	22.997	690.286	25.817	1.415.213
1866..........	2.798	787.348	16.335	559.379	19.133	1.346.727
1867..........	2.666	783.082	15.661	512.798	18.327	1.295.880
1868..........	2.557	812.594	19.485	598.151	22.042	1.410.745
1869..........	2.785	866.579	16.800	574.987	19.585	1.441.566
1870..........	2.694	914.220	19.870	762.295	22.564	1.676.515

ARTICLE 2. — *Importations et Exportations.*

§ 1. IMPORTATIONS.

Les importations se composent de marchandises dont les unes entrent en entrepôt réel et les autres sont libres. Quelques-unes des marchandises de l'entrepôt réel en sortent pour le transit. Nous allons nous occuper des marchandises d'entrepôt.

Voici le tableau par quantités, en tonnes de 1000 kilos, et de leur valeur en milliers de francs des *entrées en entrepôt de 1847 à 1870* :

ANNÉES	POIDS en tonnes	VALEURS en milliers de francs	ANNÉES	POIDS en tonnes	VALEURS en milliers de francs
1847	48.171	47.869	1859	124.539	67.500
1848	50.356	45.180	1860	139.740	64.700
1849	45.980	43.737	1861	124.594	67.500
1850	55.618	50.771	1862	149.012	58.500
1851	57.005	43.168	1863	121.290	63.400
1852	59.659	50.143	1864	125.858	51.500
1853	66.009	49.105	1865	138.266	49.200
1854	86.743	53.716	1866	165.702	60.300
1855	88.301	48.329	1867	148.681	56.741
1856	104.269	73.778	1868	134.191	47.480
1857	139.921	92.300	1869	159.272	50.108
1858	135.115	69.500	1870	158.031	39.665

Pendant cette période, la moyenne annuelle a été :

De 1847 à 1856, de..	66,211 t^nes^.	50,562,000 fr.
De 1857 à 1866, de..	136,385 »	64,230,000 »
De 1867 à 1870, de..	150,044 »	48,398,000 »

Les moyennes précédentes avaient été :

De 1827 à 1836, de..	36,020 t^nes^.	51,012,000 fr.
De 1837 à 1847, de..	49,647 »	58,149,000 »

Il faut remarquer que le total de la valeur des marchandises n'est pas proportionnel au total de leur poids. Le poids a augmenté de 36,000 tonnes à 160,000 environ, et la valeur a sensiblement baissé. Cela tient à la suppression de droits de douanes sur certaines marchandises qui n'entrent plus en entrepôt réel, et qui avaient une grande valeur pour un poids peu élevé ; et aussi à la baisse du prix de certaines marchandises d'encombrement, telles que les sucres.

Bordeaux ne vient qu'au troisième rang pour le tonnage des marchandises reçues en entrepôt. Marseille et le Havre reçoivent des quantités plus considérables.

Les recettes des douanes ont peu augmenté

Dans la période de 1827 à 1836, leur moyenne annuelle avait été de.................................. 13.383.000 fr.

Elle a été, de 1837 à 1846, de........ .... 13.810.000 »

» de 1847 à 1856, de............ 14.237.000 »

» de 1857 à 1866, de............ 15.680.000 »

Le commerce de transit est peu important. Il prit cependant un accroissement marqué à partir de 1865. Jusqu'à cette époque la moyenne annuelle avait été de 408 tonnes à l'entrée et de 440 à la sortie de 1833 à 1836; elle s'était élevée à 684 à l'entrée et 368 à la sortie, de 1837 à 1846; pour retomber à 250 à l'entrée et 159 à la sortie, de 1847 à 1856; et revenir, de 1857 à 1863, à 742 tonnes d'entrée et 366 de sortie.

Ces chiffres s'élèvent tout à coup, en 1865, à 56,250 tonnes à l'entrée et 24,398 à la sortie; mais ce mouvement ne dure pas, il diminue de plus de moitié dès l'année suivante, et la moyenne de 1864 à 1870 est de 14,366 à l'entrée et 6,147 à la sortie.

PÊCHE DE LA MORUE.

Bordeaux n'envoie pas de navires à la pêche de la morue; mais ce port reçoit des importations de cette marchandise par des navires venant des lieux de pêche et appartenant à d'autres ports.

En voici les chiffres en tonnes :

ANNÉES	TONNES	ANNÉES	TONNES	ANNÉES	TONNES
1847........	4.219	1855.......	4.038	1863.......	7.511
1848........	6.018	1856.......	4.348	1864.......	9.709
1849...... .	4.931	1857.......	5.973	1865.......	9.766
1850........	6.776	1858.......	6.450	1866.......	13.571
1851........	6.653	1859.......	6.068	1867... ...	13.118
1852........	6.659	1860.......	5.732	1868.	11.854
1853...	5 443	1861.......	6.594	1869..	10.560
1854........	6.440	1862.......	7.163	1870.....	12.934

Les réexportations n'ont que peu d'importance.

Nous donnons plus loin le tableau de la valeur des importations, de 1857 à 1870, en milliers de francs.

§ 2. EXPORTATIONS.

Nous nous bornons à donner le tableau des exportations de 1857 à 1870, par nature de marchandises, et valeur exprimée en milliers de francs.

Nous le faisons suivre d'un tableau résumant le mouvement commercial d'importation et d'exportation en quantités et en valeurs.

Importatio

	VALEURS EN MILLIERS DE FRANCS				
	1857	1858	1859	1860	1861
Bois communs	9.363	8.371	17.756	17.313	17.002
Cafés	11.163	6.294	11.894	14.378	20.459
Sucres	21.511	14.480	14.338	16.179	15.229
Indigo	14.343	12.208	7.430	10.204	16.885
Peaux brutes	3.892	3.291	3.738	62.003	43.844
Coton en laine	1.741	2.779	1.431	5.594	2.926
Tabac en feuilles	2.969	4.381	6.097	5.887	2.115
Poissons	2.525	2.538	2.517	2.620	3.095
Eaux-de-vie et liqueurs	9.573	1.979	2.261	4.033	4.936
Houille et coke	3.846	2.904	2.900	3.036	3.726
Gommes	2.961	4.129	4.141	2.409	2.722
Fromages	2.135	1.580	2.727	2.763	3.264
Laines	351	686	534	269	233
Fers, fontes, acier	2.565	1.050	632	1.067	3.232
Grains et farines	9.445	42	»	»	6.449
Graines oléagineuses et arachides	986	1.411	1.460	1.744	1.514
Guano	2.470	3.038	1.623	2.500	3.074
Guinée des Indes	1.777	1.316	1.981	1.741	3.871
Riz	4.963	1.741	1.194	2.004	2.586
Cacao	2.235	1.915	1.963	1.367	2.399
Cuivres	770	1.542	702	1.170	864
Poivre	1.627	958	940	1.581	1.590
Huiles fixes	1.441	980	752	1.867	2.174
Nitrates	2.841	1.861	1.393	789	1.071
Tissus de coton	75	68	414	2.561	1.311
Graisses	1.078	204	65	48	287
Cachou	1.074	320	490	274	195
Étain brut	322	174	553	1.172	212
Outils et métaux	121	81	84	80	326
Prunes	9	7	15	70	1.855
Viandes salées	204	18	20	14	30
Vins	1.168	258	453	627	983
Cire	343	591	894	944	440
Thé	106	1.213	257	382	971
Chanvre brut	553	359	548	326	386
Bois exotiques	1.598	1.442	942	1.103	885
Tissus de laine	79	12	295	2.701	989
Vanille	316	638	683	593	263
Tissus lin et chanvre	21	23	110	528	243
Nacre de perle	524	[illegible]	263	342	253
Végétaux filamenteux bruts	601	551	774	638	752
Cochenilles	325	827	541	239	499
Armes de toutes sortes	5	29	63	56	147
Autres articles	7.519	5.143	5.204	8.222	7.398
Bâtiments de mer	»	»	»	»	»
TOTAUX	133.250	93.304	103.156	126.080	146.359

merce général.

	VALEURS EN MILLIERS DE FRANCS						
52	1863	1864	1865	1866	1867	1868	1869
.763	23.486	14.429	21.588	3.373	27.649	22.449	27.157
.679	22.918	13.887	19.635	16.867	14.342	15.554	13.671
.413	13.184	10.710	10.373	19.905	12.096	12.056	12.918
.423	12.312	11.117	11.083	8 289	»	14.251	13.819
.108	5.385	6.772	7.793	7.685	10.509	12.009	14.758
.947	8.848	14.162	4.580	6.123	3.639	3.261	2.426
.352	7.718	2.617	5.870	5.448	5.009	5.083	5.909
.300	3.635	8.519	6.317	8.678	8.630	6.118	6.809
.572	3.351	2.153	3.039	3.596	2.798	3.856	4.765
.486	2.820	3.399	3.859	4.356	4.002	3.589	3.234
.296	3.009	3.587	4.818	5.003	5.086	5.606	5.999
.870	3.249	3.756	4.369	3.204	3.714	2.939	4.273
.614	3.970	2.964	5.880	7.129	11.602	17.395	13.149
.322	30.078	1.454	1.823	2.130	1.925	1.939	2.539
.995	305	228	101	3.880	8.454	4.110	828
.938	3.822	2.962	2.812	4.282	4.856	3.399	5.027
.293	4.922	3 829	113	»	2.966	4.237	1.781
.296	2.657	1.871	1.377	3.190	»	»	3.777
.507	9.097	2.838	1.329	1.877	2.246	3.654	2.674
.473	1.513	1.570	1.670	3.695	4.409	3.511	2.540
959	255	253	4.205	3.981	3.285	1.969	1.207
.100	495	3.164	1.371	2.340	968	1.236	2.324
705	2.095	2.293	1.442	1.018	556	1.030	2.135
.494	1.218	1.794	571	1.612	725	682	1.658
.721	1.544	2.993	1.503	1.607	»	»	2.828
.220	2.514	1.657	1.205	588	3.536	3.619	5.996
.297	703	1.535	959	1.628	1.553	760	1.324
.303	680	1.468	1.022	1.017	391	556	449
.174	923	502	669	364	440	»	320
458	985	2.194	640	465	625	349	280
760	3.840	1.512	118	58	317	272	50
422	571	351	357	391	603	702	671
379	330	416	356	480	281	186	504
50	713	89	993	160	»	»	116
239	226	554	826	558	617	»	782
.204	1.006	997	1.415	896	956	1.089	1.550
2.750	1.159	1.055	961	918	783	712	1.111
236	302	312	349	130	»	»	242
467	313	634	628	810	416	550	371
788	203	291	172	661	»	274	217
65	84	53	159	47	»	»	»
78	14	40	25	3	»	»	12
115	124	288	1.034	635	443	308	581
3.399	11.062	8.050	11.870	10.638	21.521	21.854	17.820
»	»	»	»	»	1.098	1.130	1.464
1.577	167.041	148.214	151.303	179.499	172.083	182.240	191.683

Exportatio

	VALEURS EN MILLIERS DE FRANCS				
	1857	1858	1859	1860	1861
Acide stéarique ouvré	1.114	1.102	1.140	1.134	942
Armes de toutes sortes	63	144	379	152	238
Bois communs	603	1.533	2.492	1.735	3.751
Café	1	1	1	1	13
Carton, papier, livres, gravures	2.244	1.836	2.147	2.163	2.281
Coton en laine	3	1	1	»	6
Drilles	1	»	1	2	15
Eaux-de-vie, esprits	13.658	14.065	21.894	14.521	10.727
Fer, fonte, acier	61	46	66	109	71
Fromages	132	85	91	101	169
Fruits divers	5.022	7.109	6.476	5.958	7.640
Garance	1	150	741	825	1.265
Garancine	»	»	46	110	749
Gomme	7	10	1	518	1.822
Graines à ensemencer	559	408	211	993	1.494
Grains et farines	1.895	4.529	4.564	29.742	8.154
Huiles fixes pures	449	385	318	338	1.359
Indigo	15	46	5	310	1.964
Laines	2	5	10	799	388
Légumes secs	381	917	898	1.133	445
Liège ouvré	395	399	491	646	568
Machines mécaniques	141	173	259	362	285
Mercerie	598	494	371	424	386
Orfèvrerie, bijouterie	348	215	190	592	1.310
Outils	904	746	870	1.112	1.477
Ouvrages de modes	35	38	34	41	82
Parfumerie	686	541	605	612	564
Peaux brutes	7	1	29	20	57
Peaux ouvrées	3.053	3.001	2.662	3.919	4.686
Poissons	5.790	3.227	5.200	4.543	7.138
Poteries, verres, cristaux	3.021	2.878	3.906	4.113	3.064
Résines indigènes	1.048	1.118	567	807	5.494
Riz en grains ou en paille	687	561	1.309	454	295
Sucres bruts et raffinés	820	712	724	73	491
Tabac préparé	150	114	157	189	145
Tartrates	664	538	1.988	3.118	2.246
Tissus et rubans chanvre et lin	679	643	580	488	874
Tissus et rubans coton	2.509	1.312	1.070	675	972
Tissus et rubans laine	3.125	2.781	2.199	2.631	2.409
Tissus et rubans soie	857	1.350	491	1.653	2.561
Vannerie	80	126	271	358	339
Vêtements et linge confectionnés	4.529	3.615	3.720	3.710	4.352
Viandes salées	559	408	211	993	1.494
Vins	67.820	72.961	85.879	85.494	76.502
Autres articles	8.054	10.228	8.881	10.118	10.294
TOTAUX	133.392	141.082	164.796	188.142	171.634

nmerce spécial.

	VALEURS EN MILLIERS DE FRANCS						
862	1863	1864	1865	1866	1867	1868	1869
852	826	789	434	498	413	596	9
71	92	109	55	90	»	»	519
.871	2.888	1.561	936	447	92	1.248	801
13	19	2	2	2	1.048	759	836
.321	2.603	2.314	2.127	1.517	2.708	2.569	2.831
167	14	1.531	1.691	482	»	»	72
33	45	1.003	1.091	806	317	689	952
.618	13.728	10.431	10.291	13.742	15.928	11.372	18.062
142	58	50	623	883	»	»	89
123	134	149	228	579	739	246	230
.355	9.738	7.658	13.299	12.618	8.430	6.517	12.965
.597	1.256	1.550	2.614	3.322	2.766	3.693	1.045
701	1.028	2.949	2.654	5.915	3.289	3.782	2.090
.167	818	1.235	2.113	2.459	1.763	1.670	1.284
.535	1.385	2.398	1.279	1.462	1.788	1.368	1.358
.101	620	1.767	3.500	9.864	4.751	1.081	1.031
.130	1.711	1.609	1.837	730	810	828	1.079
.284	1.391	872	874	755	1.901	1.537	2.058
476	237	868	378	1.024	1.520	622	513
838	1.424	625	1.280	2.171	1.154	854	714
487	528	623	596	725	613	732	781
341	322	365	295	445	»	»	202
.675	1.741	1.625	3.516	4.362	7.553	4.083	4.646
.536	979	1.302	1.053	1.391	1.334	1.376	1.704
.246	1.131	1.327	1.102	1.300	1.008	1.191	1.243
48	253	1.117	902	1.158	747	537	131
691	801	725	865	1.056	1.128	903	1.131
74	95	376	596	2.030	4.094	4.255	4.329
.297	4.143	4.890	4.677	5.684	456	1.023	1.185
.521	11.145	9.423	13.430	12.313	9.373	12.500	9.178
.433	3.570	3.686	3.405	4.049	2.889	3.292	4.375
.407	25.949	24.527	20.314	9.466	»	»	2.504
293	524	633	134	38	241	102	522
.347	1.847	961	1.267	1.915	2.804	1.786	3.768
336	245	189	238	94	180	152	140
.796	2.412	2.374	2.756	2.858	2.508	2.141	2.476
.045	884	1.288	1.327	1.010	1.012	1.967	872
1 629	1.776	2.402	2.006	2.958	2.320	2.028	1.663
.983	4.206	5.721	5.060	5.218	5.487	4.974	5.719
.500	5.324	4.872	4.344	4.481	1.825	3.427	3.170
125	402	944	1.835	2.024	819	240	726
.967	5.450	6.712	8.286	8.197	8.812	9.102	5.543
.535	1.385	2.398	1.279	1.915	1.172	960	1.105
.600	96.123	95.962	115.173	118.305	109.866	121.398	58.091
.626	11.741	13.686	12.303	16.661	27.911	26.329	19.309
.831	222.747	226.198	254.249	269.047	242.243	243.944	188.580

TABLEAU GÉNÉRAL DES IMPORTATIONS ET DES EXPORTATIONS

ANNÉES	IMPORTATIONS				EXPORTATIONS				IMPORTATIONS et EXPORTATIONS RÉUNIES — COMMERCE GÉNÉRAL	
	COMMERCE GÉNÉRAL		COMMERCE SPÉCIAL		COMMERCE GÉNÉRAL		COMMERCE SPÉCIAL			
	Poids en tonnes	Valeur en millions	Poids en tonnes	Valeur en millions	Poids en tonnes	Valeur en millions	Poids en tonnes	Valeur en millions	Poids en tonnes	Valeur en millions
1857............	449.131	133.2	408.432	105.1	132.392	149.5	109.067	133.4	581.523	282.7
1858............	354.716	93.3	344.852	78.3	178.848	153.6	174.317	141.1	533.564	246.9
1859............	453.247	103.2	418.745	82.6	221.849	217.8	166.475	164.8	675.096	321.0
1860............	399.986	126.1	362.087	99.1	299.591	204.5	270.974	188.1	699.577	330.6
1861............	530.782	146.4	494.910	118.3	230.720	195.0	200.019	171.6	761.502	341.4
1862............	611.157	151.6	564.773	125.8	246.242	222.9	311.046	193.8	857.399	374.5
1863............	502.577	167.0	461.580	136.1	261.809	255.7	322.766	222.7	764.388	422.7
1864............	460.227	148.2	414.446	127.5	254.747	261.2	214.479	226.2	714.974	409.4
1865............	555.844	151.3	491.794	129.5	333.092	289.5	261.201	254.2	888.936	440.8
1866............	721.745	179.5	657.101	149.3	359.306	302.7	297.477	269.0	1.081.051	482.2
1867............	678.626	172.9	629.327	148.0	318.394	284.0	265.354	242.0	997.020	456.9
1868............	620.845	182.2	560.380	155.6	295.035	277.1	252.561	243.0	815.880	459.3
1869............	677.945	191.7	613.889	166.8	300.224	221.9	300.221	188.0	978.169	416.6

Article 3. — *La Vigne et le Vin.*

La Chambre de commerce eut à répondre, en 1850, aux questions posées par la Commission d'enquête sur les boissons qu'avait nommée l'Assemblée législative. Cette enquête avait lieu à propos de l'impôt au profit du trésor sur la circulation des vins, impôt que le gouvernement provisoire avait aboli et qu'il s'agissait de rétablir.

Les principales questions, parmi celles qui intéressaient le département, étaient relatives : 1° à la superficie plantée en vignes ; 2° au mode de culture ; 3° aux frais de culture ; 4° au prix de vente des vins ; 5° à la situation générale de l'agriculture viticole et du commerce des vins.

La Chambre n'avait pas les éléments nécessaires pour connaître exactement l'étendue superficielle des terrains plantés en vignes. Le cadastre lui-même ne pouvait fournir que des documents imparfaits. Les premières opérations cadastrales sérieuses, dans le département, avaient eu lieu en 1809 ; les plus récentes dataient de 1835. Un mémoire de la Chambre, répondant à la même question en 1829, évaluait, d'après les déclarations de l'Administration des contributions directes, la quantité d'hectares plantée en vigne en 1789 dans la Gironde, à 135.786

La même Administration supposait que de cette époque à 1829 on avait planté à nouveau.. ...... 4 214

Ce qui aurait porté la culture entière en 1829 à... 140.000

A peu près à la même époque, en 1827, l'*Œnologie française*, publiée à Paris par Cavoleau, évaluait cette étendue à 137,000 hectares.

En 1850, la culture de la vigne paraissait à la Chambre être restée à peu près stationnaire dans la Gironde. Elle constatait que s'il y avait eu quelques déplacements de culture, ils avaient été peu nombreux ; que si quelques terrains d'alluvion, propres à la prairie et aux céréales, avaient été plantés en vignes pour obtenir de plus grandes quantités de vin et pouvoir les livrer

aux bas prix qui étaient alors usités, d'autre part à proximité de Bordeaux, dans des terrains de graves, des vignes avaient été arrachées pour faire place à des pâtures destinées aux vaches laitières ; que des vignes produisant des vins blancs, difficiles à vendre, avaient été remplacées par des vignes à vin rouge ; qu'une tendance pouvait être signalée, non dans les crus classés et bourgeois, mais dans certains vignobles ordinaires, à substituer aux fins cépages peu productifs des cépages fournissant des vins plus communs mais plus abondants.

Les frais de culture étaient évalués, par la Chambre, de 450 à 550 francs par hectare, y compris le coût des barriques, pour les graves et le Médoc ; de 300 à 360 francs, non compris les barriques, pour les palus et les terres d'alluvion. La production variait de 6 à 9 barriques à l'hectare en Médoc et dans les graves, quelques terres maigres ne donnant que 4 à 5 barriques, d'autres terres privilégiées donnant jusqu'à 12 barriques. Pour ces vins la Chambre évaluait le prix de revient, par tonneau de 912 litres, à 320, 240 et 190 francs, selon le rendement.

Dans les côtes, la production variait de 10 à 12 barriques par hectare, et dans les palus de 15 à 20 hectares. La Chambre estimait les prix de revient, culture et futailles, à 170, 150 e 125 francs.

Le prix de vente d'un hectare de vignes était évalué par la Chambre, pour les palus et côtes, de 2,000 à 5,000 francs, suivant la qualité du terrain ; pour les graves et Médoc ordi naires, de 2 à 3,000. Pour les crus classés elle déclarait qu'il était impossible de rien préciser, les prix variant suivant la classification des vins et la production du vignoble. Elle ajoutait que la vente des vignobles à vins fins était presque impossible et que beaucoup d'entre eux étaient une lourde charge pour leurs possesseurs.

La Chambre s'occupe du prix moyen de l'hectolitre de vin en 1788, 1800, 1810, 1820 et 1830.

Elle fixe le prix en 1850. Le prix moyen des vins rouges nouveaux, dit-elle, est de 130 à 180 francs le tonneau ; celui des petits vins blancs, de 100 à 125 francs ; des bonnes côtes et palus, de 150 à 180 francs. Dans ce prix est compris le fût qui coûte de 10 à 12 francs chaque. La Chambre ne parle pas

du prix des vins de graves, rouges et blancs, ni de ceux du Médoc.

Elle fait également remarquer que le courtage, autrefois payé par l'acheteur, a été mis à la charge du vendeur ainsi qu'un escompte de 3 pour 100, déduction qui était auparavant inconnue.

Nous analysons le mémoire de la Chambre; nous ne le discutons pas.

Peu après l'époque où la Chambre publiait son mémoire, se produisit sur la vigne une maladie qui porta les plus graves atteintes à la production vinicole et amena des perturbations dans le commerce des vins.

Cette maladie fut aperçue pour la première fois en 1845 dans les serres de M. Slater, à Margate, en Angleterre. Un jardinier, botaniste distingué, Tuker, reconnut que l'altération des feuilles de l'arbuste et la destruction du raisin étaient dues à une plante parasite, à un cryptogame de la famille des champignons et du genre *oïdium*.

Ce champignon microscopique apparaissait à l'œil nu sous forme d'une poussière blanchâtre. Au microscope on distinguait parfaitement le mycelium rampant sur l'épiderme de la feuille de vigne et s'infiltrant dans ses stomates, ainsi que celui couvrant d'un réseau serré la pellicule du grain de raisin. De petits champignons, à tiges surmontées d'un chapeau rond ou ovale, se rattachent au mycelium et laissent échapper de ces globules, lorsqu'ils sont parvenus à leur maturité, des spores formant une poussière d'une extrême ténuité. Ce sont ces spores, invisibles à l'œil nu, qui sont transportées par les vents à de grandes distances et vont propager la maladie.

De la serre de Margate l'oïdium traversa la Manche, remonta le cours de la Seine, de la Moselle et du Rhin, ceux de la Loire et de la Gironde, descendit le cours du Rhône; il gagna de proche en proche tous les vignobles de la France et du continent.

L'oïdium fut signalé dans la Gironde dès 1852. Il se montra très intense en 1853 et en 1854, et continua ses ravages pendant quelques années. Il existe encore aujourd'hui, mais son action, efficacement combattue par les traitements sulfureux, est moins redoutable.

Les quantités de vins récoltées en France et dans la Gironde,

notablement diminuées de 1852 à 1857, se relevèrent pour la Gironde à partir de 1857. Nous en donnons le tableau de 1850 à 1870.

ANNÉES	GIRONDE	FRANCE	ANNÉES	GIRONDE	FRANCE
	Hectolitres.	Hectolitres.		Hectolitres.	Hectolitres.
1850....	2.296.559	55.266.000	1860....	1.631.531	39.558.000
1851.. .	1.738.450	»	1861....	1.082.312	29.788.000
1852....	1.263.643	28.636.000	1862....	1.454.541	37.110.000
1853....	726.789	22.662.000	1863....	2.213.671	51.371.000
1854....	319.892	10.824.000	1864....	2.794.633	50.653.000
1855....	538.227	15.750.000	1865....	3.068.000	68.924.000
1856 ...	662.405	21.294.000	1866....	3.214.824	63.917.000
1857....	1.073.781	35.410.000	1867....	1.869.028	36.869.000
1858 ...	1.881.593	45.805.000	1868....	3.711.741	50.109.000
1859....	1.768.578	53.910.000	1869....	4.540.104	71.375.000

La maison Brandenburg a dressé un état comparatif des quantités récoltées dans les principaux vignobles de la Gironde de 1847 à 1869.

Nous ne pouvons le reproduire en entier. Il nous indique que les grands crus se sont défendus plus vite et plus efficacement que les crus ordinaires. Nous groupons et résumons ainsi les chiffres de cet état :

	1852	1853	1854	1857	1858	1868
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Premiers crus..............	254	45	22	172	333	313
Seconds crus...............	894	445	138	412	877	1.071
Troisièmes crus............	554	322	127	284	572	750
Quatrièmes crus............	649	301	110	286	650	673
Cinquièmes crus............	870	457	172	451	843	924
Quelques bourgeois..........	1.446	704	240	580	1.116	1.473
Premiers crus de Blaye.....	517	257	154	420	677	900
Premiers crus blancs........	340	374	84	152	663	?

Pour combler le déficit de la récolte dans la Gironde, le commerce avait des approvisitionnements suffisants. Aussi l'importation des vins étrangers ne fut pas considérable et n'eut

pas une longue durée. Elle figure dans l'année 1857 pour une valeur de 1,168,301 francs : et dès l'année 1858 elle retombe à 258,000 francs, et se maintient les années suivantes à des chiffres qui varient de 350 à 600,000 francs, et qui sont ceux habituels pour les achats du commerce de Bordeaux en vins de Porto, Xérès, Madère et autres.

Le commerce des vins eut à s'occuper de plusieurs questions importantes, au nombre desquelles nous remarquons celle de l'alcoolisation ou vinage des vins, et celle de l'abaissement des tarifs douaniers à l'étranger.

Les vins de la Gironde ne contiennent habituellement qu'une proportion variable de 8 à 10 pour 100 d'alcool, suivant les crus et les années. Cette proportion descend même quelquefois au-dessous de 8 degrés. Pour satisfaire le goût des peuples du Nord et pour la conservation des vins eux-mêmes, il était indispensable d'augmenter la force alcoolique des petits vins. On les remontait, par suite d'une longue pratique, avec des vins de Queyries, de Bassens ou de Montferrand, vins du pays; avec des Hermitage, des Narbonne et des Cahors, vins français; avec des Benicarlo et autres vins d'Espagne. On les remontait aussi avec des eaux-de-vie du pays et d'Armagnac; et, pour les vins communs dits d'opération, avec des eaux-de-vie et même avec des trois-six de betterave.

Jusqu'au décret du 17 mars 1852 le département de la Gironde avait joui, comme les autres départements vinicoles, de la faculté de répandre de l'eau-de-vie sur les vins, en franchise du droit spécial qui frappait l'alcool. Cette faculté fut, il est vrai, conservée pour les exportations à l'étranger, mais supprimée pour le commerce intérieur, alors qu'elle continuait à subsister pour sept départements du Midi.

Le commerce de Bordeaux réclamait l'unité de traitement pour la franchise ou pour le paiement des droits. La Chambre de commerce, le Conseil général, les pétitions des commerçants présentées au Sénat par le sénateur Hubert de Lisle, demandaient cette égalité.

Mais depuis que la pénurie des récoltes de vins avait amené sur le marché vinicole les vins de Languedoc, autrefois réservés à la chaudière, ces spiritueux de vins n'existaient plus et avaient été remplacés par les alcools d'industrie, par les alcools de betterave. Ces derniers trouvaient dans les sept départements

privilégiés du Midi un très beau débouché. Aussi les distillateurs du Nord remettaient-ils au Sénat, aux ministres, à l'empereur, de nombreuses et pressantes pétitions en faveur du privilège. « Ces prétentions, disait en 1864 la Chambre de » commerce de Bordeaux, doivent être repoussées avec énergie » dans l'intérêt de la production vinicole. »

Une autre préoccupation du commerce de Bordeaux était à cette époque comme à toutes les autres d'obtenir l'abaissement des tarifs étrangers qui prohibaient ou restreignaient la consommation.

On avait obtenu des concessions importantes de la Belgique, de la Hollande, du Zollverein; il était du plus haut intérêt d'en obtenir de l'Angleterre.

En 1852 le moment avait paru favorable. Le Parlement britannique avait ordonné une enquête pour l'abaissement des droits sur les vins. Le rapporteur de la commission, M. Anstey, et un membre du Parlement, M. Olivera, vinrent à Bordeaux et se mirent en rapport avec la Chambre de commerce.

Les droits étaient alors de 5 sch. 9 par gallon, soit 1 fr. 59 le litre ou 1,450 francs par tonneau. Ils ne furent réduits que par le traité de 1860.

En Amérique, quelques difficultés furent élevées par la douane des États-Unis, et la Chambre de commerce de Bordeaux eut à s'en occuper.

Il existait aux États-Unis deux sortes de droits de douane: l'un, spécifique et portant sur la quantité, qui ne donnait lieu à aucune difficulté d'application; l'autre, *ad valorem*, qui entraîna la saisie de plusieurs expéditions faites de Bordeaux. La douane américaine exigeait des expéditeurs bordelais une facture de prix qui devait être certifiée par le consul américain. A l'arrivée de la marchandise, elle confrontait le prix porté à la facture avec ceux qui figuraient sur un prix-courant présumé officiel, et lorsqu'il n'y avait pas exacte concordance entre les deux prix, elle saisissait et confisquait la marchandise.

La Chambre faisait remarquer que le prix-courant officiel ou légal renfermait quelquefois de graves erreurs; qu'en outre ce n'était qu'une sorte de moyenne de prix, inapplicable à chaque cru pris isolément, lequel se payait plus ou moins cher que la cote officielle de sa classe, suivant la réussite ou toute autre circonstance. La Chambre demandait en conséquence au

ministre des affaires étrangères d'obtenir du gouvernement des États-Unis la transformation du droit *ad valorem* en un droit spécifique.

Mais elle refusait d'appuyer les réclamations de ceux des expéditeurs qui marquaient des vins inférieurs de l'étiquette de crus renommés, et auxquels la douane américaine appliquait le droit *ad valorem* sur le prix des crus véritables dont le nom figurait sur les marques mensongères.

L'exportation des vins de la Gironde est donnée par l'Administration des douanes pour le commerce extérieur.

Nous en résumons l'ensemble.

De 1837 à 1846, la quantité en hectolitres avait été de 445,368 dont la valeur officielle était de 24,654,922 francs. Ces deux chiffres relatifs à la moyenne de ces dix années.

De 1847 à 1856, la moyenne annuelle est sensiblement élevée :

Vins en fûts......	549.900 hect.	Valeur actuelle...	25.644.875 fr.
Vins en bouteilles.	47.625 »	» ...	9.356.767 »
Totaux. ..	597.525 hect.	Valeur actuelle...	35.001.642 fr.

La moyenne décennale augmente dans la période suivante, de 1856 à 1866 :

Vins en fûts......	647.010 hect.	Valeur actuelle...	69.742.983 fr.
Vins en bouteilles.	60.926 »	» ...	18.627.219 »
Totaux....	707.936 hect.	Valeur actuelle...	88.370.202 fr.

Elle augmente encore de 1866 à 1870 :

Vins en fûts......	1.111.073 hect.	Valeur actuelle...	103.195.161 fr.
Vins en bouteilles.	76.372 »	» ...	20.567.696 »
Totaux....	1.187.445 hect.	Valeur actuelle...	123.762.857 fr.

Les valeurs actuelles fixées depuis 1847 par la Commission des valeurs pour les vins de la Gironde en fûts et en bouteilles ont varié de 29 francs l'hectolitre pour les vins en fûts en 1848 à 149 francs en 1856; et de 120 à 450 francs l'hectolitre pour les vins en bouteilles de 1848 à 1856.

Voici le détail de ces variations de valeurs :

ANNÉES	En Fûts	En Bouteilles	Eaux-de-Vie	ANNÉES	En Fûts	En Bouteilles	Eaux-de-Vie
	l'hecto.	l'hecto.	l'hecto.		l'hecto.	l'hecto.	l'hecto.
1847.........	38	130	81	1859.........	103	300	332
1848.........	29	120	94	1860.........	115	300	336
1849.........	31	120	129	1861.........	111	300	339
1850.........	30	120	141	1862.........	121	320	338
1851.........	32	120	148	1863.........	116	325	320
1852.........	43	144	198	1864.........	107	300	306
1853.........	79	216	330	1865.........	97	300	282
1854.........	145	320	311	1866.........	86	250	248
1855.........	130	310	273	1867.........	100	275	257
1856.........	149	450	338	1868.........	93	270	234
1857.........	121	350	341	1869.........	87	260	208
1858.........	120	360	391	1870.........	80	250	199

Nous ne donnons pas le détail des expéditions de vins en fûts et en bouteilles et par pays de destination pendant toute cette période, mais l'ensemble des vins en fûts et en bouteilles, expédiés par mer, long cours et cabotage, de 1855 à 1870.

Le cabotage ne distingue pas les vins en fûts des vins en bouteilles.

Nous n'avons pas de renseignements complets relatifs à la quantité des vins sortis de Bordeaux par les chemins de fer de l'Orléans et du Midi.

On remarquera, pour les exportations maritimes, la progression croissante de ces expéditions qui de 538,780 hectolitres en 1855, atteint 1,808,644 en 1870, c'est-à-dire a plus que triplé, presque quadruplé.

ANNÉES	LONG COURS		CABOTAGE	TOTAUX
	EN FUTS	EN BOUTEILLES		
	Hectolitres.	Hectolitres.	Hectolitres.	Hectolitres.
1855.................	326.931	58.739	153.110	538.780
1856.................	359.698	66.725	128.420	554.843
1857.................	371.342	57.476	440.149	868.967
1858.................	458.761	45.065	300.531	804.557
1859.................	643.921	62.296	378.066	1.084.283
1860.................	556.179	65.944	275.928	898.051
1861.................	509.410	49.302	334.738	893.450
1862.................	550.240	49.217	402.116	1.001.573
1863.................	636.215	62.074	443.267	1.141.556
1864.................	684.376	67.006	436.328	1.187.710
1865.................	978.830	58.494	444.265	1.481.579
1866.................	1.081.662	92.343	511.851	1.685.896
1867.................	1.010.809	69.145	475.067	1.555.011
1868.................	1.092.566	67.627	453.637	1.615.830
1869.................	1.229.845	93.862	401.738	1.725.445
1870.................	1.176.405	86.698	545.541	1.808.644

Nous complétons ce qui est relatif aux vins exportés à l'étranger par le résumé de ces exportations par pays de destination de 1859 à 1869. Nous donnons le chiffre de 1859, et les moyennes de chacune des périodes de 1860 à 1864 et de 1865 à 1869.

	1859	1860 à 1864	1865 à 1869		1859	1860 à 1864	1865 à 1869
	Hectol.	Moyennes.	Moyennes.		Hectol.	Moyennes.	Moyennes.
Allemagne du Nord.	40.552	29.486	44.790	Martinique.........	6.016	6.309	8.356
Angleterre..........	28.549	61.089	126.131	Mexique	4.595	8.248	21.140
Villes hanséatiques.	53.376	42.361	43.588	Océanie	»	5.920	9.060
Belgique	70.211	51.107	85.424	Pays-Bas...........	59.875	46.657	66.518
Brésil	5.995	15.110	18.558	Pérou..............	4.968	8.459	11.943
Chili	6.606	4.875	6.687	Possess. anglaises..	»	26.220	43.227
Chine, Cochinchine.	»	5.722	11.138	Plata	35.220	70.898	233.694
Danemark..........	9.059	3.586	7.600	Russie	18.588	14.342	19.750
États-Unis..........	149.166	82.702	121 525	Sénégal	7.367	6.068	7.713
Guadeloupe	8.584	11.052	16.650	Suède et Norvège...	5.022	6.652	6.437
Guyane.............	8.396	9.352	18.808	Suisse........	»	510	1.480
Indes étrangères....	5.935	10.638	10.401	Turquie...........	8.079	9.513	15.641
La Réunion	25.454	28.731	21.641	Uruguay	25.612	38.306	102.663

ÉPOQUE ACTUELLE

(1870-1887)

LIVRE SEPTIÈME

LIVRE SEPTIÈME

TROISIÈME ÉPOQUE — LA VAPEUR ET L'ÉLECTRICITÉ

XIXe SIÈCLE

CINQUIÈME PARTIE. — Époque actuelle (1870-1887).

CHAPITRE PREMIER. — HISTOIRE GÉNÉRALE DU COMMERCE DE BORDEAUX.

ART. 1er. — La Guerre.
ART. 2. — La Paix.
ART. 3. — Diverses questions d'intérêt général.
Sucres. Farines. Boissons. Phylloxera. Canal de Suez. Panama.
Questions financières.
Taux de l'intérêt. Dépréciation de l'argent.
Enquête sur le commerce. Réponses de la Chambre de Commerce de Bordeaux.
Le tarif général des douanes.
Traités de commerce.
Projets de traité avec l'Angleterre; avec les États-Unis.
Continuation de la lutte économique. Le pain et la viande.
Situation générale du commerce de Bordeaux à la fin de 1886.

CHAPITRE II. — INSTITUTIONS COMMERCIALES.

1. Chambre de commerce.
2. Banque de France.
3. Caisse d'épargne.
4. Société Philomathique.
5. École supérieure du Commerce.
6. École d'hydrographie.
7. Société de géographie commerciale.

CHAPITRE III. — COMMERCE INTÉRIEUR.

ART. 1er. — Voies de communication.
§ 1. Voies de terre.
Routes ordinaires.
Chemins de fer.

Voir la table-sommaire à la fin du volume.

CINQUIÈME PARTIE

ÉPOQUE ACTUELLE (1870-1887)

CHAPITRE PREMIER

Histoire générale du Commerce.

Article premier. — *La Guerre.*

Au mois de juillet 1870 la guerre contre la Prusse et l'Allemagne éclata comme un coup de foudre, aussi prompt que terrible, et amena les désastres les plus rapides et les plus inouïs qui aient jamais frappé notre malheureuse patrie.

Le commerce de Bordeaux, surpris dans le large développement qu'il avait pris depuis quelques années, échappa cependant aux conséquences fatales qu'eût amenées la guerre maritime, et n'eut à supporter que les perturbations générales occasionnées par nos défaites.

Dès les premiers moments la crise financière et commerciale se dessina, et il fut urgent d'examiner les moyens d'assurer les paiements et de conjurer les faillites. Le 10 août 1870 les vœux du commerce bordelais furent transmis au préfet de la Gironde par M. Emile Fourcand, président du Tribunal de commerce, et par MM. Buhan et Hubert Prom, délégués de la Chambre. Ils demandaient la prorogation des échéances pour le papier commercial, et le cours forcé des billets de la Banque de France. Le lendemain la Chambre insistait auprès du ministre disant que le cours forcé, proclamé avant toute panique et en plein crédit de la Banque, n'aurait pas le résultat fâcheux qui se produirait plus tard lorsqu'on serait obligé d'y avoir recours après que la méfiance aurait été éveillée.

Le Corps Législatif accorda des délais pour le paiement des effets de commerce, mais refusa de déclarer le cours forcé.

La Banque de France, pour garantir sa réserve, maintenait l'escompte à 6 pour 100, et se montrait difficile à l'admission des effets. La Chambre de Bordeaux, dans sa réunion du 3 septembre, se plaignait de l'élévation de ce taux et de la restriction de l'escompte, alors que la Banque d'Angleterre cotait à 3 1/2, et que celle d'Amsterdam annonçait une diminution à 3. Mieux eût valu défendre l'encaisse métallique par le cours forcé, et faciliter l'escompte au commerce.

Des difficultés se manifestaient encore à propos d'une grande quantité d'effets sur la province, et qu'on appelait le papier *déplacé*, c'est-à-dire qui n'était pas payable sur une des places où étaient établies des succursales de la Banque de France. Les petits banquiers locaux, porteurs de ce papier, n'étaient plus admis à l'escompte de la Banque et ne pouvaient plus ni escompter ni encaisser ce papier. Aussi plusieurs Chambres de commerce, celle de Rouen, celle de Bordeaux, demandaient-elles que ces valeurs fussent encaissées par l'intermédiaire des trésoriers-payeurs généraux de chaque département et par le personnel des receveurs, des percepteurs, et même par celui des facteurs ruraux. La Chambre de commerce de Marseille insistait dans le même sens.

Une solution était d'autant plus urgente que le Comptoir d'escompte de Paris, oubliant qu'il avait été créé en 1848 pour venir en aide au commerce, et qu'il avait reçu dans ce but de nombreux privilèges, accentuait au contraire la crise en annonçant brusquement, non seulement qu'il ne prendrait plus de papier sur la province à l'escompte, mais qu'il ne remettrait le produit de celui pris en recouvrement que 45 jours après l'échéance. Or, comme depuis 1848 le Comptoir avait toujours escompté à 60 jours avant l'échéance, c'était, pour le papier de province, un retard de 105 jours sur l'usage jusque là suivi.

Dans ces conditions, la plupart des maisons de banque de province avaient dû cesser leurs opérations.

Le trésorier-payeur général de la Gironde offrit à la Chambre de se charger pour le département et pour une dizaine de départements voisins du service des recouvrements.

L'argent était devenu rare. Le billet de banque, que personne d'ailleurs ne paraissait disposé à refuser, ne pouvait servir pour les petits paiements, ses coupures étant de 1,000 et de 500 francs. Le commerce demandait à la Banque de France la

création de coupures de 100, de 50 et de 25 francs qu'elle aurait donnés en échange de billets de 500 et de 1,000 francs, et qui auraient facilité les petits paiements. La Banque refusa.

La nécessité de ces petites coupures paraissait cependant si urgente que le 23 septembre la Chambre dut tenir une séance extraordinaire à laquelle assistaient les principaux banquiers de Bordeaux : MM. Garric et Bordes, Gomès Vaez et fils, A. Laffargue et Cie, P.-A. Letanneur, Min-Barabraham, Piganeau et fils, Le fils de J.-J. Piganeau, P. Rodrigue fils, F. Samazeuilh et fils, Soula, Trincaud-Latour et Cie, ainsi que les agents à Bordeaux des Sociétés de crédit qui y avaient établi des succursales. L'assemblée reconnut la nécessité d'avoir des petites coupures de 100, 50 et 25 francs ; et adressa sa demande au préfet et au ministre des finances.

Le ministre ne croyait pas devoir agir sur la Banque de France, qui continuait à refuser de créer les coupures. Il se borna à faire transmettre par le préfet des conseils à la Chambre de commerce. Il lui indiquait la création d'un Syndicat de notables commerçants qui émettrait, sous la garantie personnelle et collective de ses membres, des valeurs fiduciaires, transmissibles par endossement.

Une nouvelle réunion des banquiers et de la Chambre démontra les difficultés et l'impossibilité de ces mesures, et notamment celle de l'endossement de cette multitude de petites valeurs destinées à un passage rapide de mains en mains comme un billet de banque ou une pièce de monnaie.

On décida d'inviter le ministre à insister auprès de la Banque de France qui, si elle ne remboursait plus en espèces, avait tout au moins le devoir de faciliter le service et l'emploi du papier qu'elle avait le monopole d'émettre. Sinon le commerce de Bordeaux demandait à reconstituer une Banque locale, qui, à l'exemple de celle qui avait été supprimée en 1848, saurait rendre les services nécessaires à la place, et émettrait des petites coupures, même inférieures à celles de 25 francs.

La rareté croissante du numéraire ne permit pas à la Banque de France de se refuser plus longtemps aux besoins des affaires. Elle prit l'engagement d'émettre, sur une très large échelle, des coupures de 50 et 25 francs et d'en activer la création.

Il était devenu nécessaire de mettre en circulation des coupures plus petites encore. Le Havre avait donné l'exemple

en créant des bons de 10 et 5 francs. La Chambre de commerce de Bordeaux résolut de créer elle-même des petits billets de 10 et de 5 francs, qui seraient remis comme monnaie en échange de billets de 500 et de 1,000 francs de la Banque de France, dont le dépôt en formerait la garantie.

Après s'être mise d'accord avec la Banque de France, la Chambre commença le 2 novembre l'émission de petits billets de 10 et de 5 francs jusqu'à concurrence de 1 million de francs. Elle rendit ainsi dans ce moment difficile un service important au commerce et aux marchands de Bordeaux.

L'ennemi occupait une grande partie du territoire français. Il interrompait toute correspondance non seulement avec les contrées envahies, mais avec les pays voisins de nos frontières du Nord. Paris était investi. Le gouvernement était réfugié à Tours. Les journaux et les lettres, les fils télégraphiques, ne transmettaient plus aucune correspondance avec les provinces de l'Est et du Nord, avec la Belgique, l'Angleterre, la Hollande. Le service des postes n'existait plus. Bordeaux dut prendre des dispositions pour se mettre en relations par mer avec les pays étrangers. Quant à la France, le service des pigeons voyageurs et des dépêches micrographiques photographiées apporta bien quelques nouvelles de Paris, mais fut à peu près impuissant à en transmettre dans cette ville et dans le pays occupé par l'ennemi.

Les commerçants de Bordeaux et leur Chambre de commerce prirent une large part aux mesures que nécessita la défense nationale, aux souscriptions pour les blessés, à l'emprunt de guerre de 5,500,000 francs contracté par la ville de Bordeaux au mois de décembre 1870.

On éprouvait de grandes appréhensions pour la défense du fleuve, des navires et des marchandises. Les côtes n'étaient pas protégées par les navires de guerre, dont les équipages avaient été débarqués et employés à la défense de Paris et à l'augmentation du nombre des combattants sur terre. On craignait les vaisseaux de guerre et les croiseurs allemands. Un croiseur prussien s'était montré devant Pauillac. Dès le 2 septembre, il est vrai, la batterie flottante l'*Embuscade* était venue prendre position dans la Gironde. La Chambre de commerce avait demandé au gouvernement de déclarer l'abolition du droit de capture des navires marchands, et de réclamer la réciprocité.

Elle demandait aussi les mesures les plus libérales relativement aux droits commerciaux des neutres et aux marchandises des belligérants sous pavillon neutre. Mais il était peu probable d'obtenir de l'ennemi de pareilles générosités.

Outre l'ennemi maritime, on avait à appréhender le cas où les armées allemandes, déjà à Orléans et Tours, marcheraient sur Bordeaux où le gouvernement provisoire venait de se réfugier. On avait à éloigner les navires du port et à les diriger, au premier signal de danger, dans le bas du fleuve, d'où ils auraient pu gagner le large. Il fallait aussi aviser, mais sans causer des alarmes inutiles, et seulement en cas de danger pressant, à retirer des quais et des magasins les matières inflammables, les pétroles, les essences, les alcools, et prendre toutes les précautions pour éviter l'incendie.

Lorsque le gouvernement fut transporté à Bordeaux, cette capitale provisoire de la France, non encore envahie, vit arriver de toutes parts un nombre considérable de personnages divers, parmi lesquels figuraient en trop grand nombre des spéculateurs éhontés et de fantastiques marchands de munitions de guerre, d'armes, d'habillements, de vivres.

L'histoire des fournitures et des marchés qui se firent à cette époque à Bordeaux, n'est pas l'histoire du commerce de cette ville.

On connaît les événements qui amenèrent la capitulation de Paris, l'armistice, les élections du 8 février 1871 pour l'Assemblée nationale, la réunion de cette Assemblée à Bordeaux, et les séances mémorables dans lesquelles l'Assemblée, réunie dans la splendide salle du Grand-Théâtre, dut accepter avec douleur, pour la France frémissante, mais réduite à l'impuissance, la perte de l'Alsace et de la Lorraine, et le paiement de cinq milliards.

Pour faire connaître quelle était à cette époque la situation du commerce de Bordeaux, nous devons nous reporter à la lettre officielle qu'écrivait à ce sujet, le 27 février 1871, le Président de la Chambre de commerce de Bordeaux au ministre du commerce.

La crise qu'avaient amenée nos défaites et l'incertitude qui existait sur la fin de la guerre continuaient à paralyser les affaires et à les restreindre dans les limites de la consommation locale. Les relations avec Paris et avec un grand nombre de

départements n'étaient pas encore rétablies. La cessation des rapports avec l'Allemagne, qui consommait une grande partie de nos produits, avait été très défavorable à la place.

Le commerce avec l'étranger avait perdu son animation. Il y avait peu de navires dans le port, sauf de nombreux steamers déchargeant des munitions de guerre. Les expéditions pour les Antilles n'offraient aucun avantage. A San-Francisco et à New-York il y avait de forts approvisionnements de nos marchandises, et les cours en étaient faibles. A la Nouvelle-Orléans et à Maurice, les nouvelles étaient moins décourageantes.

Sur place, les denrées coloniales et les sucres étaient sans mouvement. Les raffinés, qui avaient eu un moment de forte hausse parce qu'ils étaient rares, commençaient à baisser par quelques arrivages. Les cafés étaient tenus à des prix élevés, mais donnaient lieu à peu d'opérations. Les laines de la Plata, les indigos, étaient l'objet de demandes assez suivies des marchés de l'intérieur. Les vins, branche principale du commerce bordelais, étaient délaissés depuis plusieurs mois. On espérait que la paix amènerait des affaires pour les vins et les eaux-de-vie.

Quant aux constructions maritimes, elles étaient dans une complète inaction.

Le mouvement général de l'année 1870 avait subi à la fin de l'année une baisse qu'expliquent les événements, mais qui se trouvait compensée par l'agmentation des premiers mois; l'ensemble de l'année n'offrait pas de différences considérables avec celui de 1869.

Voici les chiffres comparatifs de la navigation :

	ENTRÉE				SORTIE			
	1869		1870		1869		1870	
	Navires	Tonnage	Navires	Tonnage	Navires	Tonnage	Navires	Tonnage
Navires français venant de l'étranger.	458	124.453	411	113.412	500	153.914	472	148.087
Navires français venant des colonies..	206	43.642	220	45.345	130	30.419	108	28.476
Navires étrangers...	620	244.083	587	229.991	337	117.006	344	120.459
TOTAL.......	1.284	412.178	1.218	388.748	967	301.239	924	297.022
Cabotage............	11.172	370.741	9.908	356.167	11.505	534.289	9.908	324.182
TOTAUX.....	12.456	782.919	11.126	744.915	12.472	835.628	10.832	621.204

Les exportations de vins n'avaient pas sensiblement baissé.

		1869	1870
Vins en fûts............ ...	hectolitres	1.348.106	1.291.489
Vins en bouteilles..........	»	103.247	95.367
Vinaigres..................	»	14.330	15.590
Eaux-de-vie de vin.........	»	137.425	115.103
Liqueurs..................	»	27.108	23.400

Les affaires allaient-elles reprendre à la paix?

La guerre avait emporté le traité de commerce avec le Zollverein; quelles allaient être les nouvelles conventions à faire avec l'Allemagne victorieuse? Quelle influence aurait le paiement de la rançon de cinq milliards? Comment créer les ressources nécessaires pour la payer? Quels impôts anciens seraient grossis? Quels impôts nouveaux seraient créés?

ARTICLE 2. — *La Paix.*

Après la guerre, la situation financière de la France allait être établie sur de nouvelles bases. Il s'agissait d'une part de chercher les moyens de payer les cinq milliards de rançon de guerre qu'avait imposés l'Allemagne, et de l'autre de régler les rapports douaniers avec le Zollverein, mis à néant par les hostilités.

On négociait à Bruxelles les bases d'un traité de commerce avec l'Allemagne. Quelles étaient ces négociations? La Chambre de Bordeaux n'avait à ce sujet que de vagues informations. Elle en demandait de plus détaillées à M. Adrien Bonnet, député de la Gironde, et à Bruxelles à M. Campan, son ancien secrétaire, qui s'était fixé depuis longues années dans cette ville, après avoir été chassé de Bordeaux par le coup d'État du 2 décembre.

Le 3 mai elle s'adressait dans le même but au ministre du commerce. Jules Favre avait annoncé à la Chambre que l'ancien traité avec le Zollverein serait probablement remis en vigueur, du moins provisoirement, et qu'un régime de faveur de six mois à un an de durée serait appliqué à l'Alsace-Lorraine. La

Chambre de commerce de Bordeaux déclarait que, fidèle à ses doctrines, elle se prononcerait en faveur d'une sage liberté commerciale; mais elle faisait remarquer au ministre qu'il y aurait danger pour le moment à s'engager pour un long terme; qu'il fallait créer des ressources nouvelles au moyen des revenus des douanes; que par suite le parti le plus sage serait de ne pas s'engager à long terme par des traités de commerce; que, tout en faisant revivre provisoirement le traité avec le Zollverein, il fallait subordonner sa durée à celle des traités avec l'Angleterre et avec la Belgique, qui devaient expirer en 1877. On étudierait alors un tarif général pour toutes les puissances étrangères, de manière à ce qu'il soit prudemment pondéré au point de vue de la facilité des affaires et du revenu fiscal des douanes.

Dès cette époque le gouvernement de M. Thiers annonçait l'intention d'élever considérablement tous les droits de douanes, non seulement sur les objets fabriqués, mais encore sur les matières premières telles que les laines et les autres textiles.

Une association se forma immédiatement à Bordeaux pour prévenir l'établissement des droits de cette nature. Son président, M. Paul Mestrezat, demanda l'appui de la Chambre de commerce. Celle-ci dès le 11 mai avait indiqué au gouvernement les conséquences funestes qu'auraient les droits sur les matières premières: elle signalait notamment le commerce important des laines et des peaux qui s'opérait entre Bordeaux et la Plata, au bénéfice de l'industrie du tissage des laines et de celle des cuirs.

A partir de cette époque, l'histoire du commerce de Bordeaux se compose de deux parties parallèles, l'une se rattachant à l'histoire générale du système économique et douanier qui va régir la France, l'autre aux faits particuliers au commerce de la ville elle-même.

Nous nous occupons en premier lieu de l'histoire générale, ainsi que nous l'avons fait dans les études des époques précédentes; et en second lieu des détails particuliers sur les questions locales relatives à la Chambre de commerce, à la banque, au commerce intérieur, aux voies de communication terrestres, fluviales et maritimes, au commerce extérieur, aux importations, aux exportations, à la vigne et au vin.

L'histoire générale c'est surtout celle de la lutte économique

qui a existé constamment et sans relâche entre les partisans du système protectionniste et ceux d'une liberté commerciale modérée. Lutte qui s'est prolongée jusqu'en 1886, fin de l'époque que nous étudions, et qui continue encore aujourd'hui.

Les effets de cette lutte ont été quelquefois suspendus, parce que des traités de commerce liaient la France vis-à-vis de quelques nations étrangères; mais la dénonciation de ces traités était réclamée dès longtemps avant leur échéance par le parti qui repoussait tout traité de commerce, et voulait conserver le droit d'imposer, en tout temps et envers tous, les modifications qu'il plairait à la France d'apporter à ses tarifs douaniers.

Nous aurons à constater les efforts du commerce de Bordeaux représenté par sa Chambre de commerce et par quelques individualités marquantes, pour obtenir le maintien des libertés déjà restreintes concédées à la facilité des échanges, et l'extension successive et intensive des restrictions, leur application à des objets comme les matières premières et les matières alimentaires, concourant, avec l'élévation des droits sur les articles manufacturés, à augmenter le prix de toutes les marchandises.

Nous ne sommes pas ici le juge du camp, mais l'historien des faits et des résultats, dégagé des impressions mobiles et variables du moment où ils se sont passés, et les voyant à une certaine distance, alors que les passions contemporaines sont amorties, que l'intérêt général se dessine plus nettement et qu'il n'est plus dominé ou obscurci par les âpres convoitises de quelques intérêts particuliers.

L'importance des droits de douanes pour le commerce n'a pas besoin d'être démontrée.

En général, il n'existe guère de droits de sortie, parce qu'ils frapperaient la marchandise nationale dont on veut au contraire favoriser l'exportation, à moins qu'il ne s'agisse de certaines marchandises, telles que des objets d'alimentation ou des matières premières que l'on juge en quelques circonstances nécessaires aux besoins nationaux. C'est ainsi que nous avons vu proscrire la sortie des céréales et de la viande, des chiffons et des laines, des métaux précieux, des armes et munitions de guerre. Sauf ces cas exceptionnels, la sortie des marchandises françaises pour l'étranger a toujours été favorisée, et on lui a

même souvent accordé des encouragements financiers, tels que les primes directes, les drawbacks ou remboursement de droits sur les matières premières venues de l'étranger et fabriquées en France, les primes à la navigation.

C'est donc sur l'entrée de la marchandise étrangère que pèse le droit de douane. Ce droit a un double but et un double effet. L'un, d'opérer une recette au profit du trésor; c'est une question purement fiscale; et, trop souvent, en voulant augmenter le droit, on diminue la recette. L'autre, d'empêcher la marchandise étrangère d'être vendue à prix moins élevé que ne peuvent ou ne veulent vendre les producteurs français de la marchandise similaire. C'est là le droit compensateur ou protectionniste.

Les conséquences que redoute le commerce, lorsque le droit protecteur n'est pas assez modéré, se traduisent de la part de l'étranger sous deux formes : abstention ou représailles; et dans tous les cas atteinte profonde au mouvement commercial. Abstention, c'est-à-dire suspension du commerce. L'étranger, ne pouvant vendre sa marchandise, ne peut acheter la nôtre, qu'il aurait payée avec le prix de la sienne; et la nôtre reste invendue. Représailles, c'est-à-dire élévation par l'étranger des droits sur la marchandise française, dont le haut prix empêche le débouché.

C'est ainsi que des faits se dégagent les leçons de l'histoire; elles nous font voir à toutes les époques comment s'établit la véritable balance du commerce portant une valeur égale ou équivalente dans chacun de ses deux plateaux; de telle sorte que si une taxe de douanes vient empêcher de mettre cent millions de marchandises dans le plateau des importations, elle a pour résultat immédiat d'arrêter cent millions de marchandises françaises qui allaient se placer dans le plateau des exportations. C'est une loi économique aussi certaine que l'équilibre de l'eau dans deux vases communiquant entre eux.

Lorsque les malheurs de la France, après la funeste guerre de Prusse, l'eurent amenée à payer l'écrasante rançon de cinq milliards, et que les traités de commerce avec le Zollverein eurent été rompus, il fallut chercher de tous côtés les ressources financières nécessaires pour payer non seulement la rançon, mais les dépenses et les dilapidations faites pendant la guerre. On ne pouvait les trouver alors dans l'élévation des droits d'entrée sur les marchandises des nations avec lesquelles nous

étions liés par des traités de commerce dont l'expiration ne devait arriver qu'en 1877.

Mais on pouvait frapper certaines marchandises, jusque-là non tarifées et non comprises dans les traités ; on pouvait augmenter les tarifs pour les puissances avec lesquelles n'existaient pas de traités. On pouvait mettre des droits à la sortie. On pouvait créer de nouveaux impôts sur les opérations commerciales elles-mêmes et sur le commerce intérieur.

Le 26 juin 1872, M. Emmanuel Cortès, président de la Chambre de commerce, exposait combien le remaniement de la législation fiscale et économique qui régissait la France depuis 1860 était une œuvre difficile et dangereuse, qui devait être étudiée avec le plus grand soin.

Les projets de loi proposés avaient indiqué comme pouvant être rétablis certains droits d'autrefois sur l'exportation. La Chambre faisait remarquer que surélever le prix des vins et des spiritueux, qui étaient particulièrement visés, serait une opération fâcheuse, et dont la perception, accompagnée de formalités inquisitoriales vexatoires et coûteuses, n'aboutirait qu'à des sommes insignifiantes.

Les projets d'impôt sur les matières premières avaient été l'objet des plus vives objections de la part de la Chambre. Elle avait écrit à M. Benoist d'Azy, président de la Commission du budget, pour lui indiquer qu'un pareil impôt apporterait un bouleversement funeste au commerce et à l'industrie du pays; même avec le drawback de 20 pour 100 à la sortie du produit fabriqué.

Elle trouvait beaucoup trop élevés les droits de 50 à 60 francs par tonneau proposés pour la francisation des navires étrangers; et insistait sur la situation précaire faite à la marine marchande. Elle demandait, sinon le rétablissement de la surtaxe de pavillon, ce qui était impossible parce qu'elle était comprise dans les stipulations des traités de commerce, du moins celui de la surtaxe d'entrepôt fixée à 3 francs par cent kilos.

On proposait aussi un impôt sur le chiffre des affaires commerciales. La Chambre repoussa énergiquement ce projet. Elle aurait préféré chercher des ressources dans l'augmentation de certains impôts, notamment sur le sel.

Elle signalait les inconvénients de l'élévation trop forte des droits que M. Thiers, président de la République, et M. Pouyer-

Quertier, ministre des finances, avaient obtenus de l'Assemblée nationale; les fraudes qu'avait suscitées cette sorte de prime offerte à la contrebande. Ainsi les droits modérés sur les cafés avaient rapporté 9,341,000 francs en 1869 et 9,610,000 francs en 1870. Depuis la surtaxe, en 1872, ils n'avaient produit que 794,000 francs, donnant ainsi l'énorme différence de plus de 1200 pour 100.

L'application des nouvelles lois de douanes avait, d'ailleurs, occasionné de nombreuses difficultés à raison des cargaisons récemment entrées et de celles en cours de voyage.

Article 3. — *Diverses questions d'intérêt général.*

La solution des questions relatives au tarif général des douanes se trouvait différée par la nécessité de respecter les traités de commerce qui n'arrivaient à expiration qu'en 1877.

D'autres questions d'intérêt général se présentaient avant cette échéance.

Les unes étaient relatives aux dispositions de la loi de douanes sur les sucres et sur les farines, à l'impôt sur les boissons. D'autres à la maladie qui se déclarait sur la vigne, le phylloxera; au commerce de la Plata et du Sénégal; au canal de Suez et aux canaux du Midi; à celui projeté de l'Océan à la Méditerranée; à la traversée de l'isthme de Panama. D'autres enfin, financières et monétaires, ou purement commerciales, telles que l'enquête sur les meilleurs moyens d'améliorer le commerce extérieur.

Nous allons les passer rapidement en revue.

Les droits d'entrée sur les *sucres* comportaient des différences de tarification selon qu'il s'agissait de sucres indigènes, coloniaux ou étrangers.

Pour la classification des sucres exotiques la Chambre proposait, en 1871, d'adopter les types usités par le commerce de Hollande. Quant à l'exportation des sucres raffinés, la Chambre faisait remarquer que la convention internationale, signée en 1864 entre la France et trois autres puissances, avait donné lieu à des difficultés qui nécessitaient de nouvelles négociations.

La *sortie des farines* donnait lieu à des difficultés.

La récolte de 1873, une des plus mauvaises du siècle, avait nécessité l'importation de 12 millions de quintaux de froment et de farine, et le débours d'une somme de 400 millions.

L'échelle mobile avait été supprimée en 1861 ; les blés étrangers pouvaient être importés temporairement en franchise de droits pour la mouture, et les farines représentant ces blés pouvaient être librement exportées par tous les bureaux de douanes sur la décharge des acquits de mouture délivrés par tout autre bureau. Ainsi on pouvait importer des blés par Marseille et expédier la farine par Bordeaux.

Un décret d'octobre 1873, occasionné par le déficit des céréales et rendu probablement dans le but de gêner la sortie des farines et de les réserver à la consommation française, vint restreindre la sortie des farines aux bureaux de la même direction des douanes par laquelle avait eu lieu l'importation des grains. Cette mesure portait un préjudice grave à l'industrie de la mouture. Les usines du Lot, du Lot-et-Garonne, et celles du rayon de Bordeaux, qui fabriquaient la farine pour l'exportation aux colonies par Bordeaux et qui recevaient les blés d'Odessa par Marseille, ne pouvaient plus exporter.

Les Chambres de commerce de Bordeaux, de Marseille, de Nantes, de Lille, de Troyes, de Dunkerque, de Calais, de Paris et d'autres, protestèrent contre ce décret. Elles faisaient remarquer que si la France avait des droits de douanes à l'entrée des céréales, l'Angleterre, l'Allemagne, la Belgique avaient supprimé tous droits d'entrée, et que cependant elles avaient une situation beaucoup moins favorable pour le transit que celle de la France. Nous avons, disaient les Chambres de commerce, une situation qui nous permet de transiter et de moudre presque tous les grains qui viennent de la mer Noire et de la Méditerranée et qui vont à Anvers, à Rotterdam et en Angleterre. Nous perdons la plus grande partie des bénéfices de cette situation privilégiée par les droits d'entrée et les exigences formalistes des douanes.

Le déficit de la récolte de 1873 avait amené une hausse sur le prix du pain. Quelques personnes proposaient à Bordeaux de rétablir les taxes sur la boulangerie. M. Henri Brunet, alors président du Tribunal de commerce et adjoint au maire de Bordeaux, fit remarquer que le prix du pain dépendant de

celui du blé, il fallait préalablement taxer le prix du blé si l'on voulait revenir aux anciens usages.

Le ministre des finances avait proposé à l'Assemblée nationale des projets d'impôts nouveaux sur les boissons, dont il évaluait le produit à 40 millions. La Chambre fit remarquer que cette mesure, qui provoquait de vives réclamations, était une aggravation des taxes déjà trop lourdes qui pesaient sur les vins ; que mieux vaudrait relever la taxe sur le sel, répartie sur une multitude de consommateurs et n'amenant pour chacun d'eux qu'un enchérissement insignifiant.

Les vignes étaient frappées d'un fléau nouveau, le phylloxera, dont les atteintes avaient, dès 1873, attiré l'attention de la Chambre de commerce. Elle demanda au gouvernement d'appuyer avec énergie la recherche des remèdes les plus efficaces pour combattre ce fléau. Elle demandait que le public fût tenu au courant de ce que l'on pouvait savoir sur cette maladie, son origine, son développement, les moyens préservatifs ou curatifs à employer. Elle remercia vivement l'auteur d'une brochure qui lui était adressée et répondait à ses vues (1). Nous aurons à parler plus tard du phylloxera.

La Chambre s'occupait encore des retards qu'apportait, dans son service sur le Brésil et la Plata, la Compagnie des Messageries Maritimes ; d'un arrêté pris par le gouvernement du Sénégal et frappant, à dater du 1er janvier 1875, d'une taxe d'octroi de mer les marchandises entrant à Gorée, point d'entrepôt du littoral africain, et leur supprimant la faculté d'entrepôt.

Le commerce de Bordeaux se trouvait vivement intéressé dans les nouvelles voies de communication ouvertes à la navigation ou dont on agitait les projets.

L'ouverture du canal de Suez, faite dès 1869, avait inauguré la navigation à vapeur pour l'Inde et l'Indo-Chine. Une difficulté s'était élevée pour l'application du tarif de péage, fixé à 10 francs par tonne, et que la Compagnie entendait appliquer au chiffre réel du tonnage ; tandis que les armateurs soutenaient qu'il ne devait être perçu que sur la jauge officielle et légale. Mais cette jauge officielle varie suivant le

---

(1) Théophile Malvezin. *Lettre à la Chambre de commerce de Bordeaux sur le phylloxera de la vigne*. Bordeaux. Lefebvre, 5 janvier 1874.

mode de mesurage adopté chez diverses nations et offre pour le même navire des chiffres différents suivant qu'il est jaugé par les procédés officiels français, anglais ou hollandais. La Chambre faisait ressortir la nécessité d'arriver à l'unification du jaugeage des navires, et croyait que la Compagnie ne pouvait exiger de redevance que sur le tonnage légal constaté par les papiers de bord réguliers.

A la même époque, l'appui du commerce bordelais était sollicité pour deux projets de voies de communication maritimes, l'un pour la traversée de l'isthme de Panama, l'autre pour celle de l'Océan à la Méditerranée.

Le premier projet offrait un caractère frappant d'originalité. Il fut présenté le 2 octobre 1873 à la Chambre de commerce par M. Sébillot, qui se proposait de créer une Compagnie pour construire un chemin de fer saisissant les navires au port, les plaçant dans un bassin roulant et les transportant d'une mer à l'autre par une traversée de 80 kilomètres. La charge était calculée sur une masse de 15,000 tonnes, dont 7,000 pour le poids du navire et de la cargaison, 4,000 pour celui du bassin et 4,000 pour celui de l'eau du bassin.

Le canal maritime de Bordeaux à la Méditerranée avait fait l'objet de conférences dans lesquelles M. le professeur Foncin avait annoncé, en janvier 1870, que M. de Magnoncourt avait constitué pour l'exécution du canal une Compagnie au capital de 600 millions.

La Chambre de commerce, invitée à donner son avis sur ces deux projets, se borna, pour le premier, à faire des vœux pour le passage des navires de l'Atlantique au Pacifique, soit au moyen d'un chemin de fer, soit au moyen d'un canal. Elle se montra plus favorable au projet de canal de l'Océan à la Méditerranée. Elle pensait que sa création était nécessitée par l'ouverture récente du canal de Suez ; et, de concert avec le Conseil municipal, demandait la mise à l'enquête du projet. Le ministre répondit qu'il allait en faire faire l'étude.

Nous verrons plus tard reparaître, avec des vicissitudes diverses, les projets relatifs à Panama et à la Méditerranée.

La question des canaux du Midi, concédés à la Compagnie des chemins de fer du Midi et dont celle-ci réduisait le service au profit de la voie de fer, ne pouvait être indifférente à la Chambre ; mais elle ne put obtenir satisfaction.

QUESTIONS FINANCIÈRES.

Les questions financières étaient graves. L'une était relative à la fixation du taux légal de l'intérêt en matière commerciale et en matière civile; l'autre à la dépréciation de valeur du métal argent.

La législation fixant le taux légal de l'intérêt à 5 pour 100 en matière civile et à 6 pour 100 en matière commerciale, date de 1807. Elle a été faite pour réprimer l'usure. Les économistes ont combattu toute fixation. L'argent, le capital, instruments d'échange, ne sont-ils pas soumis aux variations qui résultent du plus ou moins d'abondance de toute marchandise? Ne doit-on pas par suite laisser toute liberté aux contractants de fixer eux-mêmes le taux de l'intérêt?

Les jurisconsultes signalaient les abus de cette liberté qui favorisait l'usure et livrait l'emprunteur à la rapacité du prêteur.

La proposition de liberté du taux de l'intérêt avait été faite à l'Assemblée nationale dès le 18 avril 1871. Elle fut renouvelée à la Chambre des députés le 20 mai 1875 et le 11 novembre 1881. Le 28 mars 1882, la Chambre adopta la liberté en matière commerciale; mais elle maintint le taux de 5 pour 100 en matière civile. Après la discussion devant le Sénat, la loi fut promulguée le 14 janvier 1885. La Chambre de Bordeaux, à plusieurs reprises depuis 1871, avait manifesté l'opinion favorable à la liberté des conventions.

La valeur de l'argent, comme métal monétaire, éprouvait depuis quelque temps une dépréciation qui devait s'aggraver encore.

La Banque ne voulait plus rembourser ses billets qu'en monnaie d'argent et gardait l'or dans son encaisse; ce qui occasionnait des difficultés pour la circulation des billets.

En présence de cette dépréciation de l'argent, plusieurs États avaient renoncé à l'employer comme monnaie et n'acceptaient plus que la monnaie d'or. L'Angleterre, la Hollande, l'Allemagne étaient entrées dans cette voie. Un grand nombre de financiers, de publicistes et d'économistes demandaient qu'à leur exemple la France adoptât l'étalon d'or unique.

La France était liée depuis 1865 avec l'Italie, la Suisse et la

Belgique par une convention qui réglait un système monétaire commun à ces quatre puissances. Il fut décidé que ces États ouvriraient à Paris une conférence sur ce sujet au mois de janvier 1874.

La Chambre de commerce de Bordeaux adressa le 7 janvier 1874, à M. Magne, ministre des finances, une lettre rédigée par M. Marc Maurel. son rapporteur, et dans laquelle elle se prononçait pour le maintien du double étalon, or et argent.

Recherchant quelles étaient les causes de la baisse de l'argent par rapport au prix de l'or, la Chambre indiquait comme causes principales le déplacement d'espèces pour le paiement de l'indemnité de guerre, le retrait de la circulation et la démonétisation en Allemagne de plus de 1,200 millions de monnaie d'argent. Elle attribuait à des causes locales et passagères la dépréciation actuelle de l'argent, qui perdait de 1.20 à 1.50 par mille. Elle constatait que l'équilibre entre les deux métaux, qui était de 1 à 16 au XVI[e] siècle, et de 1 à 15 1/2 en l'an XI, n'avait pas sensiblement varié en 1873. « Il convient, » concluait la Chambre, de laisser en circulation les deux » métaux dont l'équilibre élastique ne donne lieu qu'à de » minimes variations. »

La conférence des quatre puissances signataires de la convention de juin 1865, réunie à Paris, décida le 31 janvier 1874, que pour l'année 1875 la frappe des pièces d'argent de 5 francs serait réduite pour la France à 60 millions, pour l'Italie à 40, pour la Belgique à 12, pour la Suisse à 8. Elle décida de se réunir de nouveau en 1875 et 1876, renvoyant à cette dernière époque l'examen de la question de l'unité ou de la dualité de l'étalon monétaire.

Cependant la dépréciation de valeur de l'argent ne s'arrêtait pas. Les conférences monétaires de 1875 et de 1876 maintinrent les restrictions apportées à la frappe des monnaies d'argent.

C'était un palliatif insuffisant si les causes de cette dépréciation de l'argent au lieu d'être accidentelles et passagères étaient permanentes.

Le rapport fait à la Chambre de commerce de Paris par M. Gustave Roy, en janvier 1876, considérait ces causes comme permanentes, et demandait l'adoption de l'étalon d'or unique, la monnaie d'argent ne devant plus être reçue que comme

appoint. Il énonçait que la baisse de l'argent, qui avait été évaluée à 1.50 pour mille en 1873, avait été de 3 en 1874, et s'était élevée à 7 et même 8 en 1875. La Chambre de commerce de Paris adopta ces conclusions.

La question fut portée devant le Sénat. M. Rouland, gouverneur de la Banque de France, s'opposa énergiquement à l'adoption de l'étalon d'or unique.

Elle se représenta en 1881 et en 1885. Le président de la Chambre de commerce de Bordeaux, M. Armand Lalande, rappela, le 17 juin 1885, l'opinion de la Chambre exprimée dans les deux lettres de M. Marc Maurel du 7 janvier 1874 et du 13 avril 1881. Il indiqua les conséquences désastreuses qui suivraient la démonétisation de l'argent en France et dans l'univers.

La question n'est pas encore résolue. Le commerce de détail continue à faire circuler la monnaie d'argent sans s'inquiéter de la différence de valeur métallique qui peut exister entre les deux métaux.

ENQUÊTE SUR LE COMMERCE.

En 1877 allait arriver l'échéance des traités de commerce conclus par la France avec les autres puissances. Ces traités devaient-ils être renouvelés ou modifiés, ou dénoncés et anéantis ?

L'intérêt du commerce et de la France était-il de conserver toute liberté des tarifs de douanes, modifiables à volonté et suivant les circonstances, ou d'assurer pour un espace de temps déterminé la sécurité des opérations ?

Avant de prendre une décision il était nécessaire de connaître la situation du commerce avec l'étranger et les moyens de le développer.

Une enquête fut ouverte à ce sujet. Un questionnaire détaillé fut envoyé par le gouvernement à toutes les Chambres de commerce, ainsi qu'aux Chambres consultatives des arts et des manufactures.

Nous donnons l'analyse générale des points de l'enquête qui intéressent le commerce de Bordeaux.

Sans nous astreindre à suivre le questionnaire, nous nous bornons à indiquer les résultats de l'enquête sur quelques

questions : 1° éducation commerciale ; 2° lois sur les successions ; 3° émigration ; 4° consulats et Chambres de commerce françaises à l'étranger ; 5° colonies anciennes et nouvelles ; explorations ; 6° impôts ; 7° traités de commerce ; 8° chemins de fer et canaux ; 9° navigation maritime.

ÉDUCATION COMMERCIALE.

Toutes les Chambres de commerce se trouvèrent d'accord pour signaler le peu de goût des Français pour l'expatriation, l'encombrement toujours croissant des carrières libérales, le penchant prononcé pour les fonctions officielles et l'augmentation progressive du nombre des fonctionnaires publics, enfin cette tendance générale des populations à ne pas faire usage de l'initiative personnelle, et à redouter les tentatives hardies.

Elles se montrèrent généralement peu satisfaites du système général d'éducation adopté par l'Université et par l'État. Elles leur reprochaient de donner, dès l'instruction primaire, à l'esprit des enfants une direction plus littéraire que pratique et adaptée aux conditions de leur avenir ; de négliger l'étude des langues vivantes, de la géographie, des données agricoles, scientifiques et commerciales proportionnées à leur âge. Elles demandaient un remaniement général des méthodes de l'enseignement primaire. Quant à l'éducation secondaire, les Chambres de commerce faisaient entendre les plaintes les plus vives contre le mode d'éducation universitaire, et indiquaient la nécessité de restreindre les tendances exclusivement littéraires pour faire une large place aux langues vivantes, à la géographie, aux études commerciales, à l'économie politique. Cette dernière étude était vivement recommandée par la Chambre de Bordeaux.

Tous les déposants à l'enquête reconnaissaient la nécessité des écoles de commerce proprement dites, comme complément de l'éducation secondaire, et comme écoles d'application.

La majorité des Chambres de commerce et des arts et manufactures ne désirait pas que l'État se chargeât de ces écoles de commerce. La plupart préféraient l'initiative privée. « L'État, » disait la Chambre de Bordeaux, ne doit agir que pour

» éveiller cette initiative. Plusieurs départements peuvent » s'associer, ou bien plusieurs corps. Ainsi, à Bordeaux, la » municipalité, la Chambre de commerce, la Société philo- » mathique et le département ont concouru à la fondation de » l'École de commerce. »

On s'occupa du programme des études de ces écoles de commerce. Bordeaux, dont l'école était en plein fonctionnement, put fournir d'utiles indications. Outre les langues vivantes, la géographie, l'économie politique, Bordeaux recommandait le bureau commercial, où les élèves pratiquent en langues diverses les opérations de banque, de commerce, de navigation, de comptes courants, de correspondance. La Chambre recommandait aussi l'examen et l'étude raisonnée des marchandises, « Le temps n'est plus, disait-elle, où les jeunes gens pouvaient » passer dix ou douze ans dans un comptoir pour apprendre » en tâtonnant une partie seulement de ce qu'ils acquièrent en » deux ans dans les écoles commerciales. » Mais elle ajoutait que l'enseignement théorique ne pouvait remplacer complètement la pratique. Aussi recommandait-elle l'institution des bourses de voyage, comme elle-même en donnait, et aurait-elle désiré que l'État prît l'engagement de faire voyager sur un navire spécial les élèves sortant des écoles de commerce ; qu'il leur confiât des missions commerciales ; qu'il recrutât parmi eux des agents pour les chancelleries et les consulats.

LOIS SUR LES SUCCESSIONS.

La Chambre de commerce de Bordeaux attribuait à la liberté complète de tester qui existe en Angleterre et aux États-Unis, l'esprit d'entreprise qui pousse les enfants à se créer par eux-mêmes une fortune indépendante de celle que possèdent leurs parents et que ceux-ci peuvent leur refuser. Elle attribuait à la réserve légale, qui en France limite la quotité dont le testateur a droit de disposer dans sa succession, le changement de mœurs qui avait fait perdre à la France son rôle colonisateur d'autrefois. Elle se prononçait nettement en faveur de la liberté illimitée de tester.

Qu'il nous soit permis de ne pas accepter cette opinion dont l'exécution dans nos mœurs actuelles entraînerait des consé-

quences tout autres que celles désirées par la Chambre, et ne serait d'aucune utilité dans l'intérêt commercial. La liberté de tester ne ramènerait pas un rôle colonisateur que la France n'a jamais eu, ce dont se plaignaient Sully et Colbert; elle serait impuissante à le créer et ne servirait qu'à augmenter le nombre déjà trop grand des candidats aux fonctions publiques.

ÉMIGRATION.

Le Français émigre peu, dit l'enquête, du moins pour établir à l'étranger des relations commerciales. Et s'il se produit un mouvement d'émigration important par les Basques français dans l'Amérique du Sud, ce n'est pas la liberté de tester qui le produit. Mais il faut remarquer que le Français résidant à l'étranger ne reçoit pas de son gouvernement la protection et l'appui que donnent énergiquement et en toutes circonstances à leurs nationaux l'Angleterre et l'Allemagne.

CONSULATS.

Les Chambres de commerce se sont plaintes du rôle trop exclusivement diplomatique des consuls français à l'étranger. Les consuls, disent les Chambres de Châlons, de Reims, de Lyon, non seulement refusent de s'occuper des affaires commerciales des particuliers, mais même de fournir des renseignements aux Chambres de commerce qui leur en font la demande. Plusieurs Chambres font remarquer que les ordonnances et circulaires de 1791, 8 août 1814, 31 décembre 1841, 28 mars 1850, 5 décembre 1857, obligent les consuls à adresser des rapports périodiques sur les intérêts commerciaux, les stocks et les cours des marchandises, les frets, etc.; mais ces instructions ne sont pas exécutées; et, lorsqu'elles le sont, les rapports que publie l'administration sont tellement tardifs qu'ils n'ont plus d'intérêt commercial pratique; tout au plus peuvent-ils offrir un intérêt scientifique ou historique.

La Chambre de Bordeaux demandait que les consuls fussent choisis parmi les sujets présentant des conditions d'aptitude, et non parmi les politiciens déclassés; et, d'autre part, que

lorsqu'ils ont acquis quelque expérience dans une contrée, ils ne soient pas envoyés à l'autre bout du monde.

L'utilité de l'établissement des Chambres de commerce françaises à l'étranger fut reconnue lorsqu'il existe un noyau suffisant de commerçants réellement français.

COLONIES. EXPLORATIONS.

Bordeaux recommandait, pour les colonies commerciales à l'étranger, le groupement des nationaux autour du consul de France; pour les colonies françaises la Chambre demandait que les commerçants ne fussent pas embarrassés par le despotisme souvent peu intelligent des fonctionnaires coloniaux, et réclamait la liberté commerciale la plus étendue.

Quant aux explorations scientifiques faites par la marine de l'Etat dans les contrées nouvelles et peu connues, la Chambre demandait d'ajouter au caractère et au but scientifique le caractère et le but commercial, en adjoignant à chaque expédion des explorateurs chargés de l'étude spéciale du commerce que pourraient offrir les ressources locales et les relations à établir.

IMPÔTS.

Une grande divergence de vues se fit remarquer au sujet des impôts. Plusieurs Chambres de commerce demandaient hardiment la suppression de tous les impôts, et l'établissement d'une taxe unique sur le revenu. Elles demandaient que cet impôt fût établi sur le bénéfice commercial. Les autres se bornaient à réclamer des modifications aux impôts établis.

Toutes attaquaient l'impôt sur la petite vitesse; le timbre sur les effets de commerce; l'exagération et la mauvaise répartition de l'impôt des patentes.

Quant aux impôts douaniers, nous retrouverons, quand nous suivrons devant le Parlement la discussion des tarifs et des traités de commerce, les opinions très divergentes des 74 Chambres qui répondirent à l'enquête de 1875.

Nous laissons aussi de côté en ce moment les discussions relatives aux chemins de fer et aux canaux, sur lesquelles nous

aurons à revenir, pour nous occuper de ceux qui intéressent notre région.

A propos de la navigation maritime, la Chambre de commerce renouvela les demandes qu'elle avait déjà formulées. Elle se plaignit de la rareté des matelots pour la marine marchande, et des inconvénients de l'inscription maritime; elle demanda que les marins ne pussent être inscrits qu'après avoir atteint l'âge de vingt ans; que le service obligatoire de cinq ans dans la marine de l'État fût maintenu, mais avec la faculté du volontariat d'un an dans des conditions déterminées; que le terme de l'inscription fût limité à l'âge de quarante ans. Elle demandait encore l'application aux marins de la loi civile, en dehors du service; la facilité d'embarquer à l'étranger en temps de paix; en même temps que pour l'armateur le droit de prendre des marins étrangers; la liberté de la pêche côtière pour les non-inscrits.

Pour le cabotage, la Chambre demandait l'extension des limites de cette navigation, et celle des droits des maîtres et capitaines.

S'expliquant sur la navigation à la vapeur et celle à la voile, la Chambre de commerce reconnaissait l'utilité, pour les grands paquebots partant de Londres ou de Liverpool, de pouvoir compléter leur chargement dans les ports qui se trouvent sur leur route, à un taux de fret que ne pourraient accepter nos voiliers. « Il est plus avantageux de compléter à bas prix » qu'avoir vide », disait la Chambre, « et c'est très avantageux » pour les chargeurs. »

Mais d'autre part la navigation à voile trouvait un dédommagement en prenant pour les contrées de l'Inde ou de l'Amérique un fret d'aller pour les approvisionnements de charbon, et un fret de retour pour les marchandises encombrantes de ces contrées.

LE TARIF GÉNÉRAL DES DOUANES.

L'expiration des traités de commerce en 1877 amenait la nécessité d'arrêter un tarif général des douanes, avant de dénoncer, de modifier ou de renouveler ces traités.

Dès 1876, le gouvernement avait convoqué le Conseil

supérieur du commerce à propos des traités de commerce et lui avait soumis un projet de tarif des douanes. Ce projet fut examiné avec le plus grand soin par le Conseil supérieur, communiqué aux Chambres de commerce pour avoir leur avis, et fut l'objet de débats contradictoires et de discussions approfondies.

En réponse à la circulaire relative à ce tarif de douanes, la Chambre de Bordeaux adressait au ministre de l'agriculture et du commerce, au mois de juillet 1877, une lettre dont voici quelques passages :

« Nous comprenons toute l'importance du tarif général » projeté, car ce tarif servira de point de départ aux traités de » commerce qui devront être négociés dans le courant de cette » année avec diverses nations, notamment avec la Grande- » Bretagne, la Belgique. Nous avions émis déjà quelques » idées générales dans notre lettre du 7 juillet 1876 adressée » à MM. les membres du Conseil supérieur du commerce, de » l'agriculture et de l'industrie. Voici le résumé sommaire des » idées principales exprimées par nous dans cette lettre.

» Les traités de 1860 furent un premier pas fait vers la » liberté commerciale, et le résultat de ces traités a été en » quinze ans, non seulement de doubler à peu près notre » mouvement commercial avec les pays étrangers, mais encore » de procurer à nos diverses industries un débouché consi- » dérable dans l'intérieur de notre pays. Nous en avons une » preuve sous nos yeux dans les régions vinicoles dont » Bordeaux est le centre. Sous l'influence de l'abaissement des » droits qui pesaient sur nos vins et eaux-de-vie à l'étranger, » leur exportation s'est accrue dans des proportions inconnues » jusqu'à ce jour. Beaucoup de propriétés qui, pendant » longtemps, n'avaient donné que peu ou point de revenus, » en ont au contraire donné et parfois de considérables. Les » salaires de nos ouvriers ont augmenté d'une manière » satisfaisante, notamment dans nos campagnes ; et sous » l'influence d'un accroissement de revenus et de salaires la » consommation des objets de toute sorte s'est étendue.

» Nous faisons ressortir la nécessité de simplifier le tarif » général, en citant le tarif anglais comme modèle à imiter. » Cette imitation serait d'autant plus facile que sur un total » de 189 millions de droits de douanes, encaissés par le trésor

» en 1874, 169 millions ont été produits par environ vingt
» articles.

» Nous demandions des abaissements de droits sur les
» objets manufacturés importés de l'étranger, en exprimant le
» vœu que dans aucun cas la protection transitoire ne pût
» dépasser le maximum de 10 pour 100. En effet, si à ce
» chiffre on ajoute les frais de transport de l'étranger, ce
» droit s'élève souvent à 20 et 30 pour 100.

» Nous demandions des diminutions considérables et même
» des suppressions de droits sur des matières premières, non
» encore affranchies, telles que les houilles et les fontes. »

La Chambre résumait l'ensemble de ses vœux dans les points suivants :

Simplification du tarif général en le réduisant à un plus petit nombre d'articles.

Suppression prochaine des droits d'entrée sur les matières animales y compris les animaux vivants, la viande de boucherie, le gibier et tous les produits des pêches maritimes.

Exemption des droits sur les matières végétales, y compris les fruits de table frais et secs, le houblon, les graines oléagineuses.

Suppression prochaine des droits sur les matières minérales, notamment sur les houilles et cokes, la fonte; et diminution de ceux sur les fers et aciers.

Affranchissement prochain de quelques produits fabriqués entrant dans l'alimentation ; réduction à 5 pour 100, ce qui en représente 10, pour quelques autres; obtention de la réciprocité de la part des gouvernements étrangers, notamment en ce qui touche les vins.

Suppression des droits de sortie.

Abolition graduelle, mais prochaine, des surtaxes d'entrepôt.

Quoique le Conseil supérieur du commerce ne fût favorable à la liberté commerciale qu'à la condition qu'elle fût extrêmement tempérée, il adopta un projet de tarif relativement modéré et qui fut soumis à la Chambre des députés.

La solution se fit attendre, et la Chambre de commerce de Bordeaux dut continuer les efforts qu'elle avait faits pour éviter la surélévation des tarifs.

La Commission de la Chambre des députés, dont la grande majorité était fortement protectionniste, élabora un projet de

tarifs extrêmement élevés. La Chambre de Bordeaux adopta le travail rédigé sur ce projet par l'un de ses membres, M. Marc Maurel, intitulé : « Vœux exprimés par la Chambre de commerce » de Bordeaux, de 1872 à 1879, au sujet des tarifs douaniers » et des traités de commerce » ; et adressa, le 18 janvier 1880, une lettre aux sénateurs et aux députés de la Gironde demandant leur appui dans la discussion devant les Chambres du tarif général des douanes.

Le débat qui devait fixer le régime économique de la France commença à la Chambre des députés dans les premiers jours de février 1880. Les arguments généraux pour et contre la liberté des échanges furent largement exposés.

Le ministre du commerce, M. Tirard, défendit la situation créée par les traités de 1860. Il indiqua avec quelle méfiance il faut accueillir dans les enquêtes les plaintes des industriels auxquels on vient demander s'ils ont besoin d'être protégés. Il cita, comme frappantes de vérité, ces paroles de Colbert : « Tous les éclaircissements que vous prendrez par les marchands » seront mêlés de leurs petits intérêts particuliers qui ne » tendent ni au bien général du commerce, ni à celui de l'État. »

Le ministre du commerce continuait la tradition gouvernementale que le régime protecteur n'a jamais été considéré que comme transitoire et passager. Le baron Louis, sous la Restauration, l'indiquait formellement. « Prenez garde, disait-il » aux industriels; nous vous accordons des prohibitions, des » relèvements de tarifs, mais c'est à la condition que vous » améliorerez votre outillage ; que vous mettrez à profit tous » les progrès de la science... Et, surtout, ne croyez pas que » cette protection doive durer longtemps ; elle n'est que » temporaire et j'espère qu'avant peu nous pourrons revenir à » une tarification plus normale, plus régulière. »

« Nous avons fait, disait sous Louis-Philippe le comte » Duchâtel, une révolution pour détruire les privilèges; il faut » vous familiariser avec l'idée de voir tôt ou tard l'abrogation » de celui qui vous protège. » Et le rapporteur à la Chambre des députés de 1836, le Bordelais Théodore Ducos, qui fut depuis un excellent ministre de la marine, s'écriait : « On » mesurerait avec douleur l'impôt dont les taxes restrictives » frappent le prolétaire dans les consommations les plus » simples et les plus rigoureusement nécessaires. »

« C'est ainsi, disait M. Tirard, que depuis le commencement
» du siècle tous les gouvernements avaient reconnu que la
» protection ne devait être que provisoire, lorsque le second
» empire, par les traités de 1860, avait renoué la tradition du
» traité de 1786. »

Au moment où s'ouvrait devant les Chambres, en 1880, la discussion du tarif des douanes, le traité de 1860, qui depuis vingt ans avait constitué le régime économique de la France, avait vu surgir une génération nouvelle. La plupart de ses créateurs et de leurs principaux collaborateurs n'existaient plus : Richard Cobden, Michel Chevalier, Forcade de la Roquette, Baroche, étaient morts. Seul, M. Rouher vivait encore, prêt à défendre devant la Chambre l'œuvre à laquelle il avait si puissamment contribué.

MM. Guyot, Pascal Duprat et Rouvier, comme MM. Tirard et Rouher, défendirent les traités de 1860 ; MM. Méline, Gaudin et Keller soutinrent la cause de la protection.

Le discours de M. Rouher clôtura la discussion générale. C'est une étude complète des traités de commerce, de leur origine, de leur influence, de leurs résultats; il eut la plus grande part à la décision de la Chambre. A ce titre, nous signalons particulièrement ce qui a trait à l'agriculture, la plus grande, la plus nécessaire de nos industries, et pour laquelle on réclamait des droits protecteurs.

L'orateur rappelait que dix ans auparant, les agriculteurs étaient libre-échangistes ; que leurs vœux unanimes, recueillis par l'enquête de 1870, tendaient à la suppression de toute entrave, et que jusqu'en 1877 la prospérité de l'agriculture n'avait cessé de grandir au sein de la liberté.

« Vous avez eu, disait M. Rouher, le produit en blé de un
» million d'hectares de plus, c'est-à-dire que contre 5,800,000
» hectares consacrés à la culture des céréales de 1860 à 1868,
» vous avez eu 6,800,000 hectares appliqués au blé. Vous avez
» vu le rendement par hectare augmenter d'une manière
» sensible. Vous avez vu les revenus agricoles de la France,
» multipliés, accrus, développés par les cultures intensives,
» passer de 5 milliards à 7 milliards 700 millions, c'est-à-dire
» augmenter de 2 milliards 700 millions.

» Mais à partir de 1878, cette marche ascendante a été
» arrêtée. Comment? Par des causes indépendantes de toute

» volonté humaine, comme de toute législation douanière; par
» le phylloxera pour les pays vignobles, par les intempéries
» pour les pays de céréales. Une crise, en un mot, s'est abattue
» sur l'agriculture, venant s'ajouter à la crise industrielle.
» Une panique, provoquée d'abord puis aggravée et exploitée
» par les meneurs protectionnistes, s'est emparée d'un grand
» nombre de propriétaires ruraux, auxquels on montrait
» comme un péril mortel, dans un avenir prochain, l'impor-
» tation des blés et de la viande d'Amérique. Et l'on s'en est
» pris aux traités de commerce, à la liberté des échanges,
» c'est-à-dire à ce qui nous a sauvés de la famine!

» On a cité des chiffres, notamment en ce qui concerne le
» bétail; mais les chiffres, lorsqu'ils ne sont pas interrogés
» avec une bonne foi scrupuleuse, et maniés avec un discer-
» nement attentif, peuvent conduire à de graves erreurs.

» On a constaté que de 1870 à 1877 le nombre de têtes de
» la race bovine n'avait pas augmenté. On n'a pas tenu compte
» d'un fait que tous les agriculteurs connaissent. Antérieu-
» rement, chaque tête de bétail vivait six ans; actuellement, le
» maximum de son existence est de quatre ans; le gros bétail
» est tué à vingt-trois mois; le bétail servant au labour, à
» quatre ans; de sorte que si vous tenez compte de cette
» diminution de durée de l'existence pour 11 millions de têtes
» de bétail, vous constaterez une augmentation qui élève le
» nombre des têtes de bétail à 14 ou 15 millions.

» L'importation du bétail que représente-t-elle? En face de
» 13 millions de quintaux métriques de viandes consommés,
» elle n'en représente que 1,250,000, c'est-à-dire 10 pour 100.

» Ainsi, ce dont on se plaint comme d'un mal n'est que l'effet
» de la puissance continue de la consommation à laquelle la
» production intérieure n'a pu faire équilibre sans le secours
» de l'importation étrangère.

» Cette importation, qui est un bienfait pour le présent,
» est-elle un danger pour l'avenir? »

M. Rouher ne le croit pas. « Les importations d'Amérique
» ne sont pas plus à redouter maintenant que ne l'étaient
» celles de la Russie quand on a supprimé l'échelle mobile.
» Alors aussi on disait : L'agriculture va être ruinée si vous
» laissez les portes ouvertes. On sait ce qui en a été.

» C'est, d'ailleurs, une erreur de croire qu'une nation puisse

» organiser son agriculture de façon à pouvoir en tout temps
» et dans toutes les circonstances en exporter la plus grande
» partie des produits. L'exportation ne peut être que celle des
» excédents de production sur la consommation, et l'impor-
» tation que celle des déficits. Ainsi nous pouvons voir, dans
» les documents de toutes les époques, que lorsque la récolte
» est abondante et normale en France, celle-ci exporte des
» céréales et de la viande et n'en importe pas ; et que ces
» importations n'ont lieu que dans les années où elles sont
» nécessaires pour combler les vides de la production. »

La voix de M. Rouher et celle de M. Tirard furent bien accueillies. La Chambre des députés n'adopta pas les tarifs élevés proposés par sa Commission. Elle soumit, il est vrai, aux droits de douanes les matières alimentaires, animaux et viandes de boucherie, poissons, blés, mais dans des proportions modérées. Elle exempta l'orge, le maïs, l'avoine, le sarrasin. Elle n'augmenta pas les droits sur les matières premières, telles que les laines et les suifs.

Il est résulté des décisions de la Chambre des députés un tarif général doublement satisfaisant, disait le 9 mars 1881 M. Armand Lalande, président de la Chambre de commerce, c'est-à-dire assez élevé pour laisser subsister chez les nations étrangères un intérêt considérable à contracter avec nous de nouveaux traités de commerce ; et pourtant pas trop élevé, car une élévation excessive nous aurait nui à nous-mêmes dans les rapports avec les pays qui se seraient refusés à faire des traités.

Aujourd'hui, ajoute-t-il, ce travail général, sage et bien entendu, paraît menacé par un travail en sens contraire devant le Sénat. La Commission du Sénat était présidée par M. Pouyer-Quertier, ardent protectionniste et fougueux adversaire des libertés commerciales.

Les décision du Sénat, sous l'influence d'une majorité protectionniste, modifia d'une manière grave le tarif adopté par la Chambre des députés, et frappa de droits élevés l'importation des céréales et des bestiaux.

La loi du 7 mai 1881 repoussa les amendements du Sénat frappant les céréales, mais éleva de 6 francs à 15 francs les droits sur les bœufs, et de 1 fr. 50 à 2 francs sur les moutons. En somme, la Chambre des députés n'apporta que de légères modifications au tarif qu'elle avait primitivement adopté.

TRAITÉS DE COMMERCE.

Après la fixation du tarif général des douanes, il était nécessaire de régler la situation économique vis-à-vis des puissances étrangères.

La Chambre de commerce de Bordeaux, dès l'année 1877, avait fait des efforts répétés pour amener le gouvernement à conclure des traités de commerce avec toutes les nations dont les traités arrivaient à expiration.

En 1878, le président du Conseil des ministres, M. de Freycinet, étant venu à Bordeaux, fut reçu par la Chambre de commerce. Son président, M. Armand Lalande, exposa les vœux de la Chambre dans un discours dont on a dit qu'il était empreint de la doctrine la plus pure au point de vue théorique, comme de la circonspection la plus grande au point de vue pratique.

Nous en citerons quelques passages :

« Aux inquiétudes que le phylloxera nous cause viennent » s'en ajouter d'autres, Monsieur le ministre, nous voulons » parler de la question des traités de commerce. On vous en » a parlé ailleurs; nous éprouvons le besoin de vous en parler » également ici.

» La France applaudit à vos énergiques, intelligents et » patriotiques efforts pour améliorer ses routes, ses canaux, » ses chemins de fer, tous ses moyens de transport. Jamais on » ne fera trop dans ce sens, pourvu qu'on se renferme dans » les limites de la prudence commandée par l'intérêt suprême » du bon ordre de nos finances, et dont personne plus que » vous ne comprend la nécessité.

» L'influence de ces voies de communication multiples et » perfectionnées sur la prospérité d'un pays est absolument » magique. Mais pourquoi ? Parce qu'elles facilitent les » rapports entre les hommes et l'échange des produits. Or, le » raisonnement dit et l'expérience prouve que cette circulation » active et ces échanges multipliés des denrées, entre les » diverses parties du territoire national, ne produisent pas des » effets moins bienfaisants au delà de nos frontières.

» Toutefois, Monsieur le ministre, quoique vous soyez dans » la ville qui a été en France, nous croyons pouvoir le dire,

» le foyer du libre-échange, nous n'en avons jamais demandé
» et n'en demandons point actuellement l'application absolue.
» Si nous ne perdons pas de vue ce que la théorie nous paraît
» avoir de certainement vrai, nous savons qu'en présence
» d'intérêts considérables auxquels se rattachent des milliers
» d'existences, un gouvernement ne peut pas et ne doit pas
» agir avec la même liberté qu'un économiste qui, en écrivant
» un livre, recherche la vérité pure et absolue. Non! nous
» sommes des hommes d'affaires; nous croyons être des
» hommes pratiques, et nous cherchons à nous placer sur le
» terrain solide de l'expérience, de la prudence et des faits.

» Nous ne demandons pas au gouvernement et aux Chambres
» l'application aveugle des théories du libre-échange; nous
» nous bornons à dire:

» Le régime commercial de la France est en péril. Tous nos
» traités de commerce sont expirés. Nous ne savons quel sera
» notre sort dans un an, dans six mois, et si toutes nos
» relations commerciales n'auront pas été bouleversées par de
» brusques changements de tarifs effectués contre nous dans
» les pays étrangers. Il y a là un immense danger pour le
» commerce et la fortune de la France; nous demandons qu'il
» soit conjuré, et que de nouveaux traités de commerce, au
» moins aussi libéraux que les précédents, viennent donner à
» notre commerce la sécurité et la confiance dans l'avenir, qui
» sont nécessaires à son maintien et à son développement, et
» qui lui manquent absolument aujourd'hui. »

M. Armand Lalande fit remarquer que les traités de 1860 avaient enrichi la France, ainsi que l'avait dit quelque temps auparavant M. Ribot, député de Calais, et que l'avait démontré le remarquable travail de M. Barbier, directeur général des Douanes. Il rappela que la France exporte tous les ans pour 2 milliards d'objets fabriqués et qu'elle n'en importe que pour 450 millions; que notamment, pour l'Angleterre, la France lui vend annuellement pour 500 millions de marchandises manufacturées, et ne lui en achète que pour 200 millions. « Supposez,
» dit-il, que la France prohibe les 200 millions d'objets
» manufacturés qu'elle achète en Angleterre, l'Angleterre
» prohibera l'entrée des 500 millions qu'elle achète à la
» France. Quel sera le bénéfice de la France ? Une perte de
» 300 millions. »

M. de Freycinet répondit que, sur les principes il n'y avait point de désaccord entre la Chambre de commerce de Bordeaux et lui. « Si la science nous enseigne, ajouta-t-il, que la liberté » des échanges est la condition la plus favorable à l'économie » générale de la production, la politique nous avertit de ménager » les faits acquis, et de sauvegarder l'indépendance nationale. »

Il énonçait ensuite sa règle de conduite: « Les gouverne- » ments doivent chercher une sorte de moyenne entre les » prétentions opposées qui se dégagent des diverses fractions » du territoire. »

La situation précaire que faisait aux affaires l'absence des traités de commerce devait se prolonger encore. Les traités de 1860 étaient expirés; les adversaires de ces traités demandaient des droits protecteurs considérablement plus élevés; et le Président de la Chambre M. A. Lalande pouvait exprimer le 22 janvier 1879 le vœu formé par la Chambre de Bordeaux de conserver à la France les progrès faits en 1860 pour la liberté commerciale.

Cette Chambre adressa quelque temps après au ministre de l'agriculture et du commerce une lettre présentant l'exposé de son opinion sur les questions générales de douanes qui s'agitaient depuis 1872.

« La France, comme tous les pays du monde, disait-elle, » souffre en ce moment d'une crise très grave. Le déficit des » récoltes de grains en France depuis quelques années, les » progrès désastreux du phylloxera qui a certainement fait » perdre à la France plus de deux milliards, les excès dans » plusieurs pays d'une spéculation désordonnée, toutes ces » causes pèsent de la manière la plus grave sur les affaires. A » ces causes les plus graves vient s'ajouter pour la France l'état » de plus en plus incertain de son régime économique. »

La Chambre se plaignait d'avoir appris brusquement, par une circulaire du directeur des douanes, l'expiration du traité avec l'Autriche-Hongrie, ce qui plaçait le commerce des deux pays sous le régime de leurs tarifs généraux respectifs; résultat singulièrement aggravé par ce fait, que par suite de la clause de la nation la plus favorisée qui avait été stipulée au traité, certaines marchandises subissaient un relèvement de tarifs à l'égard de tous les autres pays. La Chambre indiquait l'augmentation dans des proportions énormes des droits de

francisation des navires étrangers, qui avaient à payer 20 francs par tonne pour les navires en bois et 60 francs pour les navires en fer, au lieu de 2 francs que stipulait le traité avec l'Autriche-Hongrie.

« Combien plus grande a été notre surprise, ajoutait la
» Chambre, combien plus vives nos inquiétudes, lorsque nous
» avons appris que le gouvernement français, agissant par sa
» volonté propre, avait pris l'initiative, dès le 31 décembre
» dernier, de dénoncer nos traités avec la Belgique et avec
» l'Angleterre. Nous fûmes informés de ce fait si grave par
» les journaux belges et anglais, et nous ne saurions vous
» dissimuler, Monsieur le ministre, quel sentiment pénible on
» a généralement éprouvé sur notre place en apprenant ainsi
» par voie indirecte que le gouvernement avait pris cette
» grave détermination, et qu'il l'avait prise sans l'intervention
» des Chambres... Il est de la plus pressante nécessité que les
» Chambres discutent et règlent le plus tôt possible notre
» régime économique. »

Le régime ayant été réglé, ainsi que nous l'avons dit, par la loi de mai 1881, le renouvellement des traités était remis à l'action du gouvernement.

Cette action avait été combattue par les protectionnistes du Nord qui, dans le sein du Conseil supérieur, et dès le début de ses travaux, avaient attaqué le principe même des traités de commerce qu'ils repoussaient comme dangereux. Le Conseil supérieur en avait toutefois reconnu la nécessité. Mais leurs adversaires, pour mettre à néant les conclusions de ce Conseil, obtinrent qu'avant de procéder à la conclusion de nouvelles conventions, il fût ouvert une nouvelle enquête devant la Chambre des députés.

Tous les traités étaient expirés ou dénoncés par la France. Nos relations commerciales n'avaient plus aucune sécurité, et pouvaient être frappées à l'improviste par des prohibitions ou des surélévations de taxes étrangères.

La nécessité des traités de commerce fut admise à une immense majorité par les deux Chambres du Parlement et le gouvernement procéda à leur négociation.

A la fin de l'année 1881, cinq traités avaient été conclus avec l'Italie, la Belgique, les Pays-Bas, le Portugal et la Suède-Norwège. Des négociations étaient pendantes avec l'Espagne,

la Suisse et l'Angleterre. On espérait pouvoir arriver à un traité avec les États-Unis qui s'y montraient peu disposés.

Ceux avec l'Angleterre et avec les États-Unis avaient une importance considérable; et le premier pouvait exercer une grande influence sur le second.

M. Armand Lalande, président de la Chambre de Bordeaux, avait remis à M. Rouvier, ministre du commerce, une lettre relative au régime douanier des vins en Angleterre.

« Il n'est, disait-il, qu'un seul article sur lequel les Anglais » puissent nous accorder un dégrèvement, ce sont les vins. »

Le tarif anglais ne frappait plus que sept catégories de marchandises : le thé, le café, le cacao, le tabac, les spiritueux, les vins, et des articles divers soumis aux droits d'accise. Ces articles divers et les spiritueux ne payant que des droits de douanes égaux aux droits d'accise payés par les mêmes articles et par les spiritueux anglais, il ne pouvait être question que des vins.

L'année précédente M. Fernando Wood, président du comité des finances de la Chambre des communes, avait dit qu'il était partisan de l'abaissement à 6 pence par gallon du droit de 1 schelling. En 1880, M. Léon Say étant ambassadeur à Londres, M. Gladstone avait aussi proposé de taxer les vins ordinaires à 6 pence le gallon; on appelait vins ordinaires ceux ayant un degré alcoolique moindre de 26 degrés anglais, mesurés à l'alcoomètre Sykes; les vins au-dessus de ce degré payaient 2 sch. 6 pence par gallon.

Ainsi les vins de France qui pèsent habituellement moins de 26° Sykes, soit 20° anglais ou 11° centésimaux, et qui payaient 62 fr. 50 par barrique, n'auraient eu plus à payer que la moitié, soit 31 fr. 25. Mais M. Gladstone n'entendait appliquer ce tarif qu'aux vins en fûts, et il augmentait au contraire le tarif des vins en bouteilles.

La Chambre de commerce de Bordeaux avait adressé le 12 juin 1880 ses observations sur ce point au ministre de l'agriculture et du commerce. « S'il est vrai, disait-elle, que les » droits nouveaux proposés par M. Gladstone présentent une » réduction sur une certaine catégorie de vins, ils présentent » aussi une augmentation du double sur d'autres catégories. »

La proposition de doubler les droits sur les vins en bouteilles entraînait des conséquences graves. La Chambre présentait

le tableau des exportations de vins en Angleterre en 1878. Elles s'élevaient à 328,781 hectolitres, soit 7,241,872 gallons, qui, à 1 schelling par gallon (4l,54), ont payé 362,093 liv. st. 12 schellings.

En calculant suivant la classification proposée par M. Gladstone, le montant des droits à payer se serait élevé à 431,879 liv. st. 18 sch., soit une augmentation de 69,786 liv. st. 6 sch. ou environ 1,741,665 francs.

Cette somme de droits aurait été composée par :

20.000 hect. ou	440.528 gallons	à 1 sch.	....	22.026l 8s
163.610 »	3.603.744 »	6 pence	....	90.093 12
145.171 »	3.197.599 »	en boutlles, à 2 sch.	..	319.759 18
			Ensemble.........	431.879l 18s

Cette mesure, ajoutait la Chambre, nuirait à tout le commerce des vins en bouteilles à Bordeaux, ainsi qu'à celui des bouteilles, bouchons, capsules, étiquettes, caissage. Elle constituerait un privilège pour quelques maisons anglaises qui mettent les vins en bouteilles en Angleterre au préjudice des maisons françaises qui les mettent en bouteilles à Bordeaux.

Enfin la surtaxe de degré serait mal répartie, car ce seraient précisément les vins fins dont le degré ne dépasse pas 11° centigrades qui ne paieraient que 6 pence, tandis que les gros vins du Roussillon et du Languedoc atteignent 26° Sykes.

L'importance du traité de commerce avec l'Angleterre était d'autant plus grande qu'il était considéré comme devant servir de type pour les autres traités à conclure, notamment pour celui en projet avec les États-Unis.

La Chambre de commerce désirait vivement la conclusion du traité avec les États-Unis.

Le mouvement commercial de Bordeaux avec cette contrée n'était pas très considérable.

En 1875 il n'avait compris, entrée et sortie, que 12,738 tnes.
Mais ces chiffres s'étaient élevés en 1877 à 53,163 »
en 1878 à 120,289 »
en 1879 à 195,168 »

Les mauvaises récoltes de céréales en France avaient amené d'importantes cargaisons de blés. Les viandes de conserve, lards et graisses de porc, formaient aussi un article notable. L'exportation des vins de France avait pris un accroissement

proportionnel à celui des importations. Il était à espérer que ce double mouvement continuerait sa progression, surtout si Bordeaux pouvait recevoir et transiter des cotons pour la Suisse et l'Italie, et si l'abaissement des droits sur les vins, qui étaient alors de 450 francs par tonneau sur les vins en fûts et de 900 francs sur les vins en bouteilles, venait faciliter les affaires sur ces produits.

En vue du développement de ces relations, le projet d'établissement d'un service régulier par bateaux à vapeur entre Bordeaux et New-York avait été étudié en 1879 par le commerce de Bordeaux ; et, en 1880, après l'adoption de la loi sur la marine marchande, la ligne avait été créée.

La loi sur la marine marchande assurait à cette ligne des primes importantes. La Chambre de commerce lui allouait une subvention annuelle de 30,000 francs pendant cinq ans. Les Compagnies de chemins de fer d'Orléans et du Midi lui donnaient chacune celle de 20,000 francs par an.

Le service mensuel commença le 31 décembre 1880. Il était à peine installé qu'il perdit, par l'interdiction que fit le gouvernement français de l'entrée des viandes de porc d'Amérique, un élément de fret de retour évalué à 300,000 francs par an.

Dans les premiers jours de l'année 1881, en France comme en Angleterre et en Allemagne, le public fut vivement ému à la nouvelle que les viandes de porc, même les viandes salées, dont il était fait un très grand usage dans l'alimentation populaire, étaient infectées d'une maladie qui se transmettait aux consommateurs de ces viandes, occasionnant de graves affections et même le plus souvent la mort.

Le premier cas de la maladie causée par le *trichina spiralis* avait été observé en Angleterre, dès 1833, par le naturaliste Richard Owen. De 1860 à 1863 plusieurs cas de *trichinose* s'étaient manifestés en Allemagne. En 1880 la maladie prit dans ces contrées, notamment à Magdebourg, les caractères d'une épidémie des plus graves, contre laquelle la médecine se montra impuissante.

La terreur qui envahit alors ces contrées se répandit surtout dans le nord de la France qui recevait beaucoup de viandes de porc d'Allemagne, de Belgique, d'Angleterre et d'Amérique. Cependant en France il se produisit peu de cas de trichinose et, chose curieuse à noter, les rares cas observés ne

purent être attribués qu'à des porcs français. Ainsi, en 1878, à Crespy-en-Valois (Oise), 17 personnes tombèrent malades. Le docteur Laboulbène, de l'Académie de médecine, constata l'origine française du porc, engraissé et tué par un boulanger du pays. Aucun autre cas ne paraissait avoir été signalé en France depuis cette époque.

Cependant, et sous l'empire de la panique qui se manifestait à raison des cas survenus à l'étranger, M. Tirard, ministre de l'agriculture et du commerce, s'empressa de rendre, à la date du 18 février 1881, un décret prohibant l'entrée en France des viandes salées d'Amérique, décret dont il fut vivement félicité au Sénat. En même temps la discussion sur la maladie s'ouvrait à l'Académie des sciences.

La prohibition des viandes de porc des États-Unis n'était-elle pas une mesure prise trop hâtivement et insuffisamment justifiée? C'est ce que pensèrent les gouvernements d'Angleterre, de Belgique, d'Allemagne, qui refusèrent de prendre des dispositions analogues. C'est aussi ce que pensa le commerce français. Les Chambres de commerce de Bordeaux, du Havre, de Marseille et des autres ports de mer, ainsi que celles des principales villes de l'intérieur, de Paris notamment, et l'ensemble des Chambres syndicales de Paris, ne cessèrent de protester contre le décret prohibitif.

Le gouvernement français déclarait, en janvier 1882, que les 95 millions de kilogrammes de viandes des États-Unis consommés en France en 1878, 1879 et 1880 n'avaient causé aucun accident ; que la Belgique, où la consommation de ces viandes salées est six fois plus considérable qu'en France, et l'Angleterre, où elle l'est huit fois plus, n'avaient aucunement souffert. Le Conseil d'hygiène, reconnaissant que la salaison et la cuisson rendent inoffensives même les viandes trichinées, et revenant sur une première impression défavorable, décida que l'importation pourrait redevenir libre à la condition de certaines inspections.

Le projet de loi proposé aux Chambres par le ministre rapportait le décret de prohibition, moyennant des mesures de précaution. Il fut adopté le 24 février par la Chambre; mais il ne fut pas accepté au Sénat.

La question se représenta en 1884. Le 5 février, l'Académie de médecine, mettant à néant les conclusions du docteur Paul

Bert, inspirateur du décret du 18 février 1881, déclarait qu'aucun cas de trichinose n'ayant encore été constaté en France ni en Angleterre à la suite de la consommation des viandes salées d'Amérique, l'importation de ces viandes pourrait être permise, après inspection et avec recommandation de les soumettre à la cuisson.

A la même époque la Chambre de commerce de Bordeaux, ainsi que plusieurs autres, renouvelait ses instances pour obtenir l'abrogation du décret prohibitif du porc américain. Son président, M. Hubert Prom, faisait remarquer l'entente qui était formée sur cette question par un grand nombre de Chambres de commerce, et l'inutilité de leurs efforts auprès des ministres du commerce, des finances et des affaires étrangères.

Les démarches faites par MM. Hippolyte Tandonnet et Gabriel Faure, délégués de la Chambre, avaient amené les ministres à reconnaître combien cette prohibition était fâcheuse, tant au point de vue du commerce maritime qu'à celui de l'alimentation publique; et à se rendre compte des fatales conséquences que pourraient avoir pour l'industrie nationale les mesures de représailles que le gouvernement des États-Unis paraissait disposé à exercer.

Déjà les droits sur les vins aux États-Unis s'élevaient à 50 centimes par bouteille pour les vins en fûts et à 70 centimes pour les vins en caisses, ainsi qu'à 3 francs pour les vins de Champagne. L'exportation des vins pour les États-Unis avait diminué de moitié depuis trente ans ; elle avait été en moyenne, de 1850 à 1853, de 205,000 hectolitres; elle était tombée, de 1880 à 1883, à 105,000, alors que la population avait doublé en nombre et sextuplé en richesse.

La prohibition des viandes américaines enlevait tout espoir de traité de commerce avec les États-Unis.

A vrai dire, il ne s'agissait plus de savoir si le Conseil d'hygiène reconnaissait l'innocuité des viandes américaines ; la question s'était déplacée, et la prohibition hygiénique était devenue une prohibition économique destinée à favoriser le prix de la viande et du bétail en France.

Nous allons voir se dessiner fortement et se formuler devant les Chambres le système du relèvement des droits de douanes, notamment sur les céréales et le bétail.

Ce sont ces projets qui empêchaient tout traité de commerce avec l'Angleterre comme avec les États-Unis.

CONTINUATION DE LA LUTTE ÉCONOMIQUE : LE PAIN ET LA VIANDE

A partir de 1866 un prodigieux développement avait été imprimé à l'activité humaine dans l'univers tout entier ; une sorte de fièvre industrielle, commerciale et financière semblait s'être emparée de toutes les nations.

Sous l'influence des facilités nouvelles des communications, de l'économie des frais de transport, la demande de tous les produits avait pris une extension rapidement croissante, à laquelle la production ne pouvait encore suffire, et qui avait amené une hausse générale des prix. Cette hausse se soutint à peu près jusqu'en 1879 et 1880.

Le déficit des récoltes en céréales et en vins qui survint à cette époque et dura plusieurs années, maintint il est vrai le prix de ces marchandises, mais nécessita des importations immenses, qui exigèrent l'emploi de capitaux énormes. « On » peut s'étonner à bon droit, disait le 24 avril 1884 M. Armand » Lalande, président de la Chambre de commerce, que la » France ait pu solder, sans des exportations considérables de » numéraire, les importations anormales, extraordinaires, » immenses, qu'elle a dû faire depuis les déficits de ses récoltes » de vins et de grains, importations qui se sont élevées, de » 1879 à 1883, au chiffre moyen et énorme de 600 millions » pour les grains et 300 millions pour les vins, soit 4 milliards » 500 millions pour ces cinq années. »

Le tableau suivant donne les chiffres de ces importations :

	GRAINS non compris les farines.		VINS	
	Q^tx MÉTRIQUES	FRANCS	LITRES	FRANCS
1879	30.714.796	851.717.204	283.068.088	107.761.594
1880	38.749.365	762.275.222	709.576.900	298.229.943
1881	19.712.123	509.649.196	770.379.700	346.962.568
1882	19.505.706	488.742.957	738.380.600	295.658.869
1883	16.480.362	403.346.839	882.765.400	353.337.090
		3.015.731.418		1.401.950.064
		4.417.681.482		

A partir de 1882 notamment, des causes diverses, les unes particulières à chaque pays, à la France, à l'Angleterre, à l'Allemagne, à l'Italie, à l'Autriche, à l'Espagne, aux États-Unis, les autres résultant de la situation générale, amenèrent une crise universelle. Les spéculations désastreuses et le krach financier aux Bourses de Paris et de Vienne, la faillite de plusieurs sociétés financières, les sommes énormes déboursées pour l'achat des matières alimentaires, les excès de la spéculation et la crise financière aux États-Unis, la surabondance de la production industrielle qui, surexcitée par l'élévation des prix, avait dépassé chez presque toutes les nations les besoins de la consommation, avaient amené, sur tous les marchés commerciaux, réagissant les uns sur les autres, un abaissement général du prix des marchandises, dont toutes les contrées subirent solidairement l'influence, abaissement prononcé partout dès 1883, et qui ne devait pas tarder à s'aggraver encore.

Les renseignements fournis par la commission des valeurs de douanes constatent cette forte dépréciation des prix de 1874 à 1884. Nous citons quelques articles :

Matières premières :		1874	1884	Tissus :		1874	1884
Houille crue....	le quintal.	2 50	1 50	Soie	le kilo.	127 »	78 »
Fonte brute.....	»	» 115	» 06	Toile lin et chanvre.	»	5 91	4 52
Soie en cocons..	le kilo.	17 »	13 50	Toile coton.....	»	5 31	4 05
Soie grège......	»	47 »	38 »	**Alimentation :**			
Laine épurée....	»	4 75	3 85	Bœufs	la tête.	500 »	345 »
Lin teillé	»	1 21	» 89	Moutons	»	50 »	45 »
Chanvre........	»	1 »	» 88	Sucre raffiné....	le kilo.	» 75	» 52
Coton en laine..	»	1 79	1 38	Café............	»	2 28	1 22

Le portefeuille commercial de la Banque de France était descendu de 1,700 millions en 1874 à 900 millions en 1883, et 800 millions en 1884.

La situation était la même en Angleterre, et se traduisait dans les opérations du Clearing House par des différences considérables.

Voici les chiffres : de 6 milliards 257 millions de livres sterling en 1882, ils étaient descendus à 5 milliards 798 millions en 1885, soit environ 460 millions de livres sterling ou 11 milliards 500 millions de francs de différence.

L'abaissement du prix des marchandises françaises, produits alimentaires et produits manufacturés, était dû à des causes diverses; on peut l'attribuer, en outre de la situation générale que nous venons d'indiquer, pour les produits manufacturés à l'extension de la production, à la diminution des frais de transport, à celles produites par le perfectionnement de l'outillage et par le bon marché relatif des matières premières. Pour les produits alimentaires, l'état normal des récoltes ne nécessitait plus la sortie du numéraire et abaissait les prix. Les prix du bétail sur pied baissaient aussi, tandis que les consommateurs se plaignaient au contraire de l'élévation croissante du prix du pain et de la viande.

On chercha de nouveau le remède dans le relèvement des droits de douanes pour défendre l'industrie et l'agriculture nationales contre l'importation des marchandises étrangères à laquelle on attribuait l'abaissement des prix. Le ministre, M. Méline, annonça hautement la nécessité d'augmenter les droits sur les céréales et sur les bestiaux.

M. Frédéric Passy, président de la Société d'Économie politique, avait fait à Bordeaux, au mois de janvier 1884, sous les auspices de la Chambre de commerce, une conférence dans laquelle il s'occupait des projets de taxes nouvelles et des moyens rationnels de favoriser le développement du travail et celui des exportations. Il avait proclamé que la lutte contre la concurrence étrangère ne pouvait être victorieuse qu'à la condition d'écarter les procédés socialistes et arbitraires et les monopoles pour s'en tenir à la liberté qui, seule, féconde le travail et favorise la diffusion de la richesse; que l'amélioration des procédés de l'agriculture et de l'industrie, l'économie du prix de revient, étaient les seules armes efficaces, et que la liberté des échanges était la condition suprême pour pouvoir s'en servir.

A la Société d'Économie politique il ajouta que c'était une erreur fondamentale de croire pouvoir faire hausser la valeur du sol et son revenu par des surtaxes de douanes. Cela n'avait pu être obtenu, même sous la Restauration, alors qu'on avait porté de 2 francs à 50 francs par tête le droit d'entrée sur les bœufs, et le reste à l'avenant.

La baisse sur les blés tient-elle à la concurrence des blés étrangers? Mais ces importations étaient nécessaires puisque

les récoltes de la France ont été insuffisantes aux besoins d'une consommation toujours croissante. Et encore ne suffisent-elles pas, car une partie de la population n'est pas suffisamment nourrie.

Le 17 janvier 1885 le président de la Chambre de commerce, M. Armand Lalande, rendait compte des travaux de la Chambre sur cette question si grave, qui domine en quelque sorte toutes les autres, puisque le commerce d'un pays se restreint ou se développe en raison de la liberté qui lui est accordée, ou des restrictions qui lui sont imposées.

« Les intérêts privés, disait-il, font en ce moment des efforts
» pour frapper de droits élevés l'entrée en France des bestiaux
» et des blés, c'est-à-dire des deux denrées nécessaires à la vie,
» la viande et le pain.... alors que la cherté excessive de la
» viande est une des plaies de notre société et que la viande
» et les bestiaux n'ont jamais été aussi chers qu'ils le sont
» aujourd'hui. »

Quant aux céréales, le président de la Chambre estimait que les droits proposés imposeraient aux consommateurs français une dépense de 350 millions par an au-dessus de celle résultant du prix réel de la marchandise, au profit des producteurs de grains.

Le projet de loi proposé par le ministre et voté par les Chambres le 25 mars 1885 éleva les droits portés par la loi du 7 mai 1881 sur les bestiaux et sur les céréales. Les blés furent taxés à 3 francs les 100 kilos, les farines à 9 fr. 50, les bœufs à 25 francs par tête, les moutons à 3 francs, les viandes à 8 fr. 50 les 100 kilos.

Les importations de céréales et de bestiaux diminuèrent. L'année 1885 reçut moins que les années précédentes.

Pour les céréales, par l'effet des lois naturelles, l'importation est réglée par l'état de la récolte ; en temps d'abondance le prix baisse et l'étranger n'entre pas ; en temps de disette, il faut obéir aux cris du peuple affamé et lever toutes les barrières de douanes. Le droit de douanes ne fonctionne donc que dans les années ordinaires ; il aboutit au renchérissement du blé et du pain, car le prix du blé à l'intérieur s'établit par le montant du prix du marché étranger, augmenté du transport et du montant de la taxe.

La comparaison des cours en Angleterre et en France

permettait d'apprécier l'influence des nouveaux tarifs, et de constater qu'ils ont amené un écart de 3 francs, qui s'est élevé à 4 francs et 4 fr. 50 pour la différence du prix français sur celui du marché anglais.

L'importation du bétail subit aussi une diminution sensible en 1885 et 1886 ; et ses chiffres n'avaient pas d'importance au point de vue de la consommation générale.

Cependant, et malgré les droits de douanes, les agriculteurs se plaignaient que le prix du blé baissait, ainsi que celui du bétail sur pied; pendant que les consommateurs se plaignaient au contraire de l'élévation du prix du pain et de la viande.

La commission des douanes proposa immédiatement une nouvelle élévation de droits sur les produits agricoles. Le droit sur les blés devait être porté à 5 francs par 100 kilos, quitte à rétablir une sorte d'échelle mobile pour le réduire à 3 francs quand le prix du marché aurait atteint 25 francs et à l'abolir quand il atteindrait 28 francs. Le droit sur l'avoine serait doublé et porté à 3 francs. Des droits seraient établis sur les céréales jusqu'alors exemptes, orges, maïs, riz.

La discussion à la Chambre commença en juillet 1886.

Nous n'entrerons pas dans le détail des débats qui eurent lieu à la Chambre et au Sénat. Les députés de la Gironde, et notamment MM. Armand Lalande, Mérillon, Faure, et quelques autres députés, MM. Frédéric Passy, Rouvier, Borie, luttèrent vainement contre les surcharges proposées. M. Paul Deschanel, député d'Eure-et-Loir, réclama, aux applaudissements de la Chambre, un droit beaucoup plus élevé que celui de 5 francs proposé. « Il faut savoir ce que vous voulez, disait-il à la » Chambre : si vous voulez empêcher le blé étranger d'entrer » en France, alors vous devez voter 7 fr. 65. » Il annonça que le jour où les traités de commerce seraient expirés, il demanderait, d'accord avec les partisans de ses doctrines économiques, l'élévation des taxes sur les laines, les graines oléagineuses, les graisses, les matières tinctoriales, les matières premières. Il invoqua et fit vibrer le vieil argument patriotique que la France doit se suffire à elle-même, et se passer de l'étranger : « La France ne peut attendre sa nourriture de » l'Amérique et des Indes. Vous n'êtes pas les maîtres de » l'Océan, et ce ne sont pas vos flottes qui le dominent. Ce » n'est pas vous qui en tenez les clés et les passages. Livrer à

» la mer une partie de votre alimentation, c'est livrer à » l'étranger une partie de votre indépendance. Vous ne le » pouvez pas ! »

Le projet de loi portait des droits sur le maïs, jusqu'alors exempt. Ces droits furent vivement attaqués par MM. Mérillon et Faure, députés de la Gironde, comme portant une grave atteinte non seulement au commerce de cette denrée si utile dans nos contrées pour la nourriture de l'homme et des animaux, mais encore comme prohibant ses emplois industriels, tels que la distillation qui le convertit en alcool. C'était particulièrement contre cette distillation que les producteurs de betteraves voulaient faire établir des droits de douanes. Ils ne réussirent pas alors. Le droit sur les maïs fut repoussé. Il devait être établi plus tard.

La loi fut votée par la Chambre des députés le 30 mars 1887, à la majorité de 79 voix, 312 contre 233. Elle portait à 5 francs le droit sur les blés.

A ce droit de 5 francs, il fallait ajouter 3 fr. 60 de surtaxe d'entrepôt pour les blés provenant de Londres ou d'Anvers.

Le blé étant alors coté 17 francs sur ces places, c'était une taxe de 50 pour 100.

Nous sommes ici historien et non polémiste. Nous venons d'indiquer le principe économique nettement formulé par M. Paul Deschanel, et renouvelant cette vieille maxime que la France doit se suffire à elle-même.

Nous devons par contre signaler les objections faites à cette doctrine de l'isolement commercial et national, empruntée à des époques bien différentes de la nôtre.

Sans doute toute guerre maritime vient empêcher une partie de nos importations de produits alimentaires, comme de tous autres produits ; mais la prohibition ou le renchérissement artificiel de leur prix pendant la paix ne paraît pas le moyen d'en obtenir l'abondance en cas de guerre. Et d'ailleurs l'importation ne se fait pas seulement par mer; bien des frontières continentales resteraient ouvertes, même en cas de guerre maritime.

Il n'est plus possible à chaque nation de renfermer comme autrefois sa vie commerciale dans les limites étroites de son territoire. On ne reconstruit plus les murailles de Chine. Il n'est pas possible à la France de se soustraire aux consé-

quences d'un mouvement commercial de 8 à 9 milliards ; et de vendre à l'étranger pour 4 à 5 milliards de ses marchandises sans acheter les siennes.

Il est insensé de voir le ministre du commerce demander aux Chambres 14 millions pour venir par des primes permettre à la marine marchande d'abaisser le prix des frets et favoriser ainsi l'importation des produits étrangers, pendant que le ministre de l'agriculture demande à la même Chambre des droits de douanes pour empêcher cette importation.

La naissance à la vie agricole et commerciale de populations nouvelles, l'extension dans toutes les contrées de l'univers de la culture et de l'industrie, les efforts faits par tous les peuples pour la colonisation, les conditions actuelles des voies de communication par terre et par mer, les relations multiples établies entre les hommes de toutes races, ne permettent plus l'isolement, et ont engendré la communauté des intérêts et la solidarité du commerce. L'isolement n'est plus possible dans la situation actuelle de l'univers.

On ne peut fermer Suez, laisser au port les vapeurs transatlantiques et européens, arrêter à la frontière les trains de chemins de fer. Bon gré, mal gré, il nous faut marcher en avant, le mouvement nous emporte vers l'unification des conditions de la production et le nivellement du prix des denrées. C'est le niveau commercial qui s'étendra sur le monde civilisé, comme il s'est étendu dans chaque ville et dans chaque contrée. C'est une loi analogue à celle qui règle l'équilibre des Océans.

Nous avons indiqué la part que prit le commerce de Bordeaux dans la lutte économique intéressant toute la France, et qui pour lui avait une importance toute particulière, parce que généralement les représailles exercées par les nations étrangères, à raison des taxes dont on frappait leurs produits, se traduisaient par des droits de douanes sur les denrées du Bordelais, les vins et les eaux-de-vie.

C'est ainsi que les États-Unis avaient répondu à la prohibition de leurs salaisons par l'élévation des droits sur nos vins, portés de 450 francs à 600 francs par tonneau. Ils devaient plus tard aller bien plus loin dans la voie des prohibitions et des taxes douanières.

Malgré cette cause spéciale qui restreignait les relations

internationales, celles-ci prenaient cependant un développement progressif que nous devons constater.

Ce mouvement était la conséquence de la facilité et de l'économie des voies de transport, de la régularité du service des lignes de bateaux à vapeur reliant les ports commerciaux.

Ainsi le fret par navires à voiles entre Bordeaux et Londres était autrefois de 40 à 50 francs le tonneau, et la durée habituelle du voyage de trois à quatre semaines. Après l'établissement des lignes de vapeurs le fret coûta 15 francs et le voyage dura trois jours.

La Chambre de commerce constatait que le percement de l'isthme de Suez permettait d'employer trois fois le même capital, dans la même durée de temps qui ne permettait auparavant de l'employer qu'une fois ; que le commerce suit le navire, en ce sens que la marchandise se rend vers les centres commerciaux où l'attirent les moyens de transport. Si le commerce de Bordeaux avec le Brésil et la Plata s'est grandement développé, ce résultat est dû en grande partie aux lignes de bateaux à vapeur. La ligne de la Compagnie Transatlantique touchant à Saint-Domingue prenait en 1879 des marchandises pour Bordeaux, et 15,000 sacs de cafés Haïti furent reçus à Bordeaux. La Compagnie ayant cessé ce service, les cafés d'Haïti n'arrivèrent plus.

Si les affaires importantes d'autrefois avec la côte de Coromandel et le Malabar n'existent plus, c'est qu'il n'y a pas de communications par vapeurs. Ces communications sont nécessaires et doivent être créées ou complétées avec l'Inde et l'Indo-Chine, l'Australie, le Pacifique, et surtout les États-Unis.

La même importance s'attache aux voies de communication elles-mêmes, aux chemins de fer et aux canaux.

Nous étudierons, dans l'ordre de notre travail, les canaux déjà existants, notamment celui du Midi et le Canal latéral, et les canaux projetés, celui de la Garonne à la Loire, de l'Océan à la Méditerranée, et même celui de Panama. Nous parlerons du projet de rachat des chemins de fer par l'État et des divers chemins de fer qui intéressent la région.

Nous parlerons aussi du fleuve et du port, de l'outillage commercial de celui-ci ; des docks et magasins divers, de la navigation et du mouvement des marchandises d'importation et d'exportation.

Dans ce premier chapitre d'histoire générale, nous n'entrons pas dans les détails ; nous nous bornons à constater l'ensemble.

L'ensemble du mouvement commercial, de 1871 à la fin de 1886, accuse une progression croissante que nous pouvons indiquer dans ses principales lignes.

Le chiffre du tonnage total des navires chargés, entrée et sortie réunies, est monté de 988,250 tonnes en 1871 à 2,003,241 en 1886. Il a plus que doublé dans ces seize ans.

La valeur des importations, de 200 millions en 1872, est arrivée en 1886 à 415 millions ; celle des exportations est restée presque stationnaire, elle est de 365 millions en 1871 et de 389 millions en 1886 ; mais il faut tenir compte de la baisse de prix de certaines marchandises entre ces deux dates. Si nous nous rendons compte des quantités, nous verrons que le commerce a réellement doublé tant à l'importation qu'à l'exportation.

En voici les chiffres officiels en tonnes de marchandises :

	Exportations.	Importations.	Total.
	—	—	—
1871...	389.531 tonnes.	562.646 tonnes.	952.177 tonnes.
1886...	621.104 »	1.256.370 »	1.877.474 »

CHAPITRE II

Institutions commerciales.

CHAMBRE DE COMMERCE.

La Chambre de commerce a pour circonscription le département de la Gironde.

Elle se compose de 18 membres en vertu d'un décret du 14 août 1874. Ces membres sont nommés à l'élection, conformément à la loi du 21 décembre 1871 et au décret du 22 janvier 1872, par un corps électoral restreint, choisi par une Commission spéciale et comprenant à peu près 2,000 électeurs.

Les attributions de la Chambre sont réglées par le décret du 3 septembre 1851, et consistent à donner au gouvernement les avis et renseignements qui lui sont demandés sur les faits et les intérêts industriels et commerciaux, et à présenter ses vues sur les questions qui s'y rattachent.

C'est ainsi que nous avons vu, pendant la période qui nous occupe, la Chambre de commerce de Bordeaux donner son avis sur les questions de douanes et de traités de commerce, sur les impôts relatifs aux sucres, aux farines, aux boissons; sur le phylloxera, le tarif des vins en bouteilles, le vinage, la coloration des vins ; sur la marine marchande, et les grandes voies de communication par canaux et chemins de fer; sur les paquebots transatlantiques ; sur la législation du droit commercial.

A un point de vue plus spécial, et comme mandataire du commerce local, elle a eu à s'inquiéter des intérêts plus particuliers du commerce bordelais, tels que les travaux du fleuve et du port, le mouvement des chemins de fer et des canaux de la région, les expositions intéressant le département. Elle a eu encore à s'occuper de la gestion des intérêts commerciaux qui lui sont confiés, de l'hôtel de la Bourse, des docks, des entrepôts, des magasins, de l'outillage du port.

Enfin nous suivrons son action sur les institutions qu'elle a

jugé utiles d'encourager ou de protéger dans l'intérêt du commerce.

Nous parlerons du rôle de la Chambre quand nous traiterons les questions relatives aux chemins de fer, à la navigation, au port et à son outillage ; nous ne nous occupons ici que de la Bourse et de la gestion de la Chambre, ainsi que des institutions qu'elle a fondées ou qu'elle protège.

La Chambre de commerce a donné ses soins à la décoration de l'hôtel de la Bourse ; elle a obtenu pour les peintures de la salle d'audience du Tribunal de commerce le concours du ministère des beaux-arts, qui a pris à sa charge les deux tiers de la dépense. Elle aurait voulu des peintures monumentales pour les panneaux du grand escalier. Ce projet a dû être ajourné, et la Chambre s'est bornée à faire enlever l'inscription du célèbre discours disant : « *L'Empire c'est la Paix !* »

Les services généraux de la Chambre comprennent outre les Entrepôts réels de la place Lainé, qui existaient précédemment, ceux du cours du Médoc, les hangars des docks, les magasins à laines, la halle métallique, de construction récente.

En 1881 la Chambre a augmenté de 1,000 mètres la superficie de l'annexe de l'Entrepôt réel, rue Vauban, en faisant surhausser d'un étage l'aile nord.

Après l'incendie survenu en 1881 du Magasin des vivres de la marine, dans lequel la Chambre entreposait des liquides, elle résolut de construire un magasin spécial pour les vins et spiritueux. Elle fut autorisée par décret du 1er juin 1881 à acquérir environ 16,000 mètres de terrain près du cours du Médoc. Elle y a fait établir des chais à vins et à spiritueux, dont le coût s'est élevé à 1,600,000 francs.

Par la loi du 20 mai 1868, l'État avait pris l'engagement de livrer à la Chambre de commerce les terrains nécessaires à l'établissement de magasins pour le service du bassin à flot, et devant comprendre un entrepôt de douanes et des magasins généraux.

L'État devait livrer 55,528 mètres carrés de terrain sur le quai sud du bassin à flot. La Chambre fit commencer les constructions en 1879. Elle a fait élever une halle métallique d'une superficie de 13,300 mètres carrés, divisée en deux parties : la première, d'une superficie de 5,625 mètres, servant au chargement et au déchargement des navires, et la seconde,

de 7,675 mètres, servant d'annexe à l'Entrepôt réel pour le magasinage.

Ces magasins sont desservis par 4 grues à vapeur mobiles sur rails.

L'ensemble du coût de ces constructions, y compris le prix des terrains payés à l'État, s'est élevé à 2,368,000 francs.

La Chambre a encore fait élever sur les terrains cédés par l'État des magasins à laines, sur une superficie de 13,500 mètres et qui ont coûté 875,000 francs.

Tous ces magasins sont autorisés comme magasins généraux et délivrent des warrants transmissibles par endossement.

La Chambre a encore été autorisée par décret du 15 mars 1881 à établir sur le port 8 pavillons-abris, dont 7 pour les marchandises et 1 pour les voyageurs. Mais ils ont tous été établis pour marchandises. Leur dépense s'est élevée à environ 580,000 francs.

La Chambre ne s'est pas bornée à communiquer au gouvernement ses vues relatives à l'amélioration de la navigation maritime du fleuve, à la construction des quais et aux travaux du port, elle a apporté à l'État un puissant concours financier, soit en lui faisant des avances considérables et remboursables, soit en prenant à sa propre charge une partie des dépenses nécessaires.

La Chambre a fait avance à l'État de 14,500,000 francs pour la construction du bassin à flot avec forme de radoub, conformément aux lois des 20 mai 1868 et 5 août 1874. Un droit de tonnage fut créé pour le remboursement.

Une seconde avance de 3,500,000 francs fut faite par la Chambre de 1885 à 1887, en vertu d'une loi du 1er février 1880, pour divers travaux sur les cales et les quais, et des dragages dans le port.

Les revenus de la Chambre sont constitués par les recettes des entrepôts et de l'outillage des quais et les loyers des locaux de la Bourse loués à divers courtiers.

Les recettes moyennes données en 1885 par les comptes rendus de la Chambre, donnaient pour les entrepôts, jusqu'en 1883, environ 230,000 francs ; pour les installations des quais, 70,000 francs, et pour les loyers de la Bourse, 42,000 francs ; ce qui, avec 50,000 francs d'intérêts et divers, formait environ 392,000 francs.

Les dépenses moyennes se montaient pour la Bourse a 48,000 francs, pour les entrepôts et les quais à 145,000 francs, et pour le service des divers emprunts à 70,000 francs, soit ensemble 263,000 francs, laissant au compte de profits et pertes un bénéfice moyen annuel de 130,000 francs en chiffres ronds.

Cette moyenne a été sensiblement augmentée par les produits de la halle métallique ouverte en 1885.

La bibliothèque de la Chambre de commerce continue à recevoir l'allocation annuelle de 5,000 francs qui permet de consacrer chaque année de 1,500 à 2,000 francs pour quelques achats de livres. Le catalogue de 1861 n'était pas encore remplacé par un nouveau en 1886.

La Chambre compléta en 1878 le dépôt aux Archives du département, commencé en 1867, des papiers de l'ancienne Chambre de commerce de Guienne.

La Chambre a créé en 1872 un cours d'économie politique auquel elle a attaché un traitement de 3,500 francs. Ce cours, public et gratuit, a lieu une fois par semaine du 15 novembre au 15 juillet. Il est professé par M. Lescarret. Des diplômes de capacité sont, après examens, délivrés aux élèves qui ont suivi le cours avec succès.

La Chambre a pris en 1874 une part fort importante à la création de l'École supérieure de commerce de Bordeaux. Elle continue à s'en occuper avec le plus vif intérêt, et lui accorde une subvention annuelle de 25,000 francs.

Elle accorde encore une subvention de 800 francs par an à la Société Philomathique, et une de 500 francs à la Société de Géographie commerciale.

Elle avait créé deux prix périodiques, l'un pour l'éloge de Bastiat, l'autre pour celui de Montesquieu. Ces deux prix ont été décernés chacun une fois. Mais en 1878 la Chambre renonça à donner ces prix.

En 1880, sur l'initiative de la Société de Géographie et de concert avec la Ville de Bordeaux, la Chambre de commerce a ouvert un concours pour l'histoire du commerce de Bordeaux, et a fixé à 10,000 francs l'importance de ce prix.

Nous terminons en donnant les noms des présidents de la Chambre :

A la révolution de septembre 1870, M. Emmanuel Cortès

était président depuis 1867; il continua ses fonctions jusqu'en 1872. Il eut pour successeur M. Lucien Faure jusqu'en 1877; à celui-ci succéda M. Armand Lalande, qui fut aussi député de la Gironde. En 1885, M. Hubert Prom devint président de la Chambre, et remplit ces fonctions au moment où nous arrêtons notre travail, 31 décembre 1886.

BANQUE DE FRANCE.

Voici le tableau des opérations de la Banque de France, succursale de Bordeaux, de 1870 à 1887 :

L'escompte, qui a été de 6.50 en 1871 et 1872, et même de 7 en 1873, n'était avant septembre 1870 que de 2.50 et 3 pour 100. Il diminua à 5, 4.50 et 4 pour 100, puis 3 et 3.50 pour 100 jusqu'en 1882 où il remonta un moment à 5 pour 100 pour redescendre à 3 pour 100 depuis 1883.

ANNÉES	FRANCS	ANNÉES	FRANCS
1870............	»	1879............	456.827.200f
1871............	317.275.400f	1880............	539.283.500
1872............	456.491.700	1881............	665.131.100
1873............	535.885.200	1882............	623.945.400
1874............	474.306.400	1883............	592.709.700
1875............	431.510.500	1884............	626.696.700
1876............	382.604.600	1885............	627.250.900
1877............	432.385.200	1886............	582.362.500
1878............	489.659.500		

CAISSE D'ÉPARGNE.

Cette Caisse n'est pas une institution commerciale. Mais il y a intérêt à en connaître le mouvement parce qu'il peut avoir son influence sur les dépôts en banque.

Créée en 1819 par l'initiative privée, elle commença avec un fonds de 10,000 francs fourni par les fondateurs, MM. Balguerie-Stuttenberg, comte de Tournon, vicomte de Gourgues, Portal, David Johnston, Baour, Guestier, Dowling, Dupouy, Brun, Petersen, Sarget, Lopès-Dubec et Maillères.

De 1819 à 1834 elle avait reçu une moyenne de 6 à 800,000 francs par an. La moyenne s'est élevée à 1,600,000 francs de 1834 à 1864; à 3 millions de 1864 à 1874; 4 millions de 1874 à 1884.

La Caisse a reçu 10 millions en 1884; 16,817,831 francs en 1885. Au 31 décembre 1885, le solde débiteur était de 43,497,352 fr. 04.

Cette Caisse, à partir de 1861, avait des succursales dans le département. Son organisation est régie par un décret du 19 janvier 1856. Elle est administrée gratuitement par un Conseil composé du Maire de Bordeaux et de 15 membres directeurs nommés par le Conseil municipal.

Les fonds sont déposés à la Caisse des Dépôts et Consignations.

SOCIÉTÉ PHILOMATHIQUE.

La Société Philomathique, créée dès 1808, et administrée par des hommes qui presque tous ont laissé leur souvenir dans l'histoire locale, et quelquefois dans celle de la France, avait toujours apporté le concours le plus utile au commerce par l'instruction pratique qu'elle distribuait dans ses classes et ses cours, ainsi que par les Expositions qu'elle organisait.

La onzième de ces Expositions avait eu lieu en 1865 avec succès. Elle avait coûté 200,000 francs dont les frais furent couverts par les recettes.

La douzième Exposition eut lieu en 1882, sous la présidence de M. Alfred Daney. Elle fut inaugurée par M. Léon Say, ministre des finances. Elle occupait sur l'esplanade des Quinconces une superficie de 100,000 mètres, où s'élevaient des constructions élégantes au milieu de gazons et de fleurs. Elle comptait 6,000 exposants des produits des arts et de l'industrie. Elle a reçu plus d'un million de visiteurs. Toutes les dépenses, qui dépassaient 1,500,000 francs, ont été couvertes, et les recettes ont donné un excédent.

C'est sous l'impulsion de la Société Philomathique qu'eurent lieu à Bordeaux les séances du Congrès international de l'enseignement technique.

Ouvert le 29 septembre 1886, sous la présidence de M. Léo

Seignat, président de la Société, le Congrès reçut un grand nombre de membres. Neuf gouvernements étrangers et quatre ministères français y avaient envoyé des délégués officiels; d'autres délégués représentaient des Chambres de commerce, quelques grandes villes, des Sociétés diverses.

Le président exposa le but du Congrès : « Les chefs ne » suffisent pas à l'industrie. Il faut aussi de bons contremaîtres » et de bons ouvriers. Il faut organiser cet enseignement qui » fait défaut. Le commerce est encore plus mal partagé. » L'enseignement commercial ne date guère que de 1860 à » Paris, de 1871 à 1875 à Rouen, à Lyon, à Marseille, au » Havre, à Bordeaux. En 1878 une École des hautes études » commerciales a été créée à Paris; mais cela ne suffit pas : il » est bien de créer des négociants, mais il faut aussi créer des » employés.

» Quelle part faut-il faire à la théorie? quelle part à la » pratique? Toutes les questions de l'enseignement technique » vous sont soumises, disait le président aux membres du » Congrès : son organisation, son programme, ses méthodes; » le recrutement des professeurs, le classement des élèves; » leur placement après la sortie des écoles, c'est-à-dire pour » eux l'espérance de l'avenir. »

Les renseignements les plus intéressants furent fournis par les délégués, pour l'Angleterre, l'Allemagne, la Belgique, la Suisse, l'Italie, la Roumanie, pour les écoles françaises.

Le Congrès exprima des vœux pour qu'en France le ministre du commerce accordât la sanction officielle de l'État aux diplômes délivrés par les écoles de commerce françaises; que le ministre de la guerre prît les mesures nécessaires pour assimiler les diplômés aux élèves des écoles qui jouissaient du volontariat, et qu'il leur fût accordé en certains cas des sursis d'appel ;

Que les écoles d'enseignement professionnel pour les femmes fussent encouragées et multipliées;

Que l'institution des bourses de commerce délivrées par l'État fût étendue, et reçût quelques modifications ;

Enfin que les Chambres du Parlement votassent les fonds nécessaires pour le service de l'enseignement professionnel industriel et commercial, tout aussi digne de leur sollicitude que l'enseignement secondaire et supérieur.

ÉCOLE SUPÉRIEURE DU COMMERCE.

L'École supérieure du commerce et de l'industrie a été formée en 1874 sous le patronage et avec le concours de la Ville de Bordeaux, du Conseil général du département, de la Chambre de commerce et de la Société Philomathique.

Elle est installée dans le bâtiment de la rue Saint-Sernin, déjà mis par la Ville à la disposition de la Société Philomathique pour ses cours d'adultes et d'apprentis.

La direction en est confiée à la Société Philomathique sous le contrôle d'un conseil de surveillance et de perfectionnement composé des délégués des divers corps fondateurs. M. Manès, ingénieur civil, est depuis la fondation directeur de l'Ecole.

L'École n'admet que des externes. La rétribution scolaire est fixée à 200 francs par an. La durée des cours est de deux années.

L'École comprend deux divisions distinctes, l'une commerciale, l'autre industrielle. Elle possède un matériel important : laboratoire, musée naval, musée commercial, ateliers et forges, machines à vapeur, appareils hydrauliques, bibliothèque.

Le budget de l'École est alimenté, outre la rétribution scolaire, par une subvention annuelle ordinaire de 55,000 francs, fournie par la Ville pour 30,000 francs, par la Chambre de commerce pour 20,000 francs, et par le Conseil général pour 5,000 francs.

Les élèves sortants reçoivent, après examen, des diplômes. La Chambre de commerce accorde en outre deux bourses de voyage aux deux premiers élèves sortis de la division commerciale.

Le nombre des élèves, en 1886, était de 110, dont 82 dans la division commerciale, et 28 dans celle de l'industrie.

ÉCOLE D'HYDROGRAPHIE.

L'École, créée par Louis XIV, continue à former les jeunes marins qui aspirent aux brevets de capitaine au long cours ou de maître au cabotage. Les leçons sont données à l'hôtel de la Marine. Elles sont publiques et gratuites pour les marins inscrits au régime des classes.

Depuis quelques années, le nombre des élèves diminue constamment. La marine marchande n'a plus d'emplois à confier à ces jeunes capitaines. La substitution de la marine à vapeur à celle à voile diminue de jour en jour le nombre des navires; l'accroissement du tonnage produit le même effet. Les Compagnies transatlantiques délaissent les capitaines de la marine marchande pour n'employer que des officiers de l'État.

SOCIÉTÉ DE GÉOGRAPHIE COMMERCIALE.

Cette Société n'était d'abord qu'une branche du Groupe girondin pour l'avancement des sciences fondé en 1873 par le Dr Azam, à la suite du premier Congrès de l'Association française tenu à Bordeaux en 1872.

L'action de cette Société, par les travaux de ses membres, les conférences qu'elle provoque de la part d'explorateurs et de voyageurs, les questions qu'elle agite, le bulletin qu'elle publie, en fait un utile auxiliaire du mouvement commercial de Bordeaux.

CHAPITRE III

Commerce intérieur.

Article premier. — *Voies de communication.*

§ 1. voies de terre.

Les communications par terre comprennent les routes ordinaires et les chemins de fer.

Nous donnons quelques indications sur les *routes ordinaires* au 31 décembre 1886.

Les chemins vicinaux de grande communication occupaient dans le département une longueur de.... 2.430 kilomètres.

Ceux d'intérêt commun, celle de.......	1.092	»
Et les chemins vicinaux ordinaires....	4.769	»
Total..........	8.291	kilomètres.

Ces chemins, dépendant du service vicinal, exigeaient une dépense annuelle d'entretien de 2,332,284 francs. Nous n'avons pas les éléments nécessaires pour apprécier leur mouvement de circulation ni en voyageurs ni en marchandises.

Les routes nationales ont une longueur pavée de $113^{k}\,200^{m}$ et empierrée de $275^{k}\,600^{m}$.

Les dépenses d'entretien s'élèvent à 360,861 francs.

Le nombre journalier des colliers est de 356.

Chemins de fer.

Les courants commerciaux déjà établis sont souvent considérablement agrandis et quelquefois profondément modifiés, non seulement par la création d'un chemin de fer, mais encore par son mode d'exploitation et par la combinaison de ses tarifs. Le commerce est vivement intéressé à toutes les questions que soulèvent ces voies de transport.

Le réseau des chemins de fer français avait été réuni par l'État dans les mains de six grandes-Compagnies dont chacune

était à peu près cantonnée dans des limites territoriales comprenant les lignes déjà construites, celles à construire et celles concédées éventuellement.

Les deux Compagnies d'Orléans et du Midi desservaient les communications du département avec Paris et le Nord, avec Cette et l'Océan, avec Bordeaux et l'Espagne.

Les grandes Compagnies qui exploitaient les lignes principales, c'est-à-dire les plus productives, se montraient peu désireuses de se charger des dépenses de construction et d'exploitation des lignes secondaires dont le trafic se présentait comme peu rémunérateur. Il s'était alors formé, pour desservir les intérêts locaux, des groupes de Compagnies, qui avaient obtenu la concession de tronçons départementaux quelquefois isolés, quelquefois offrant un certain ensemble local.

C'est ainsi qu'avaient été établis dans le département le chemin de fer du Médoc, les chemins d'intérêt local de Bordeaux à La Sauve, de Nizan à Saint-Symphorien et à Sore, de La Teste à l'étang de Cazaux, le chemin de fer du Blayais, le chemin de fer des Landes.

Le chemin de fer des Charentes avait une partie de son parcours dans la Gironde, de Coutras à Saintes, de Blaye à Saint-Mariens, de Libourne à Marcenais.

La Compagnie des chemins de fer des Charentes, comme celle de Rouen à Orléans, ne purent se soutenir, et l'État se trouva amené à racheter ces lignes en désintéressant dans une certaine mesure les porteurs d'obligations et quelquefois même donnant une part aux actionnaires.

C'est ainsi que le gouvernement se chargea de l'exploitation des lignes rachetées de la Charente et de l'Eure. Il devint nécessaire de leur adjoindre quelques tronçons pris à l'Orléans et d'en construire quelques autres, pour constituer un réseau se reliant avec Bordeaux et Paris ; c'est ce qu'on appela le réseau de l'État.

Après avoir racheté les lignes des Charentes et de l'Eure, conformément à la loi du 18 mai 1878, le gouvernement souscrivit avec la Compagnie d'Orléans, le 12 février 1880, une convention par laquelle il rachetait à celle-ci 1,557 kilomètres de ses voies ; et il présenta aux Chambres l'approbation de cette convention et de la constitution du réseau officiel.

Une école économique, partisan du rôle prépondérant du

gouvernement, voulant étendre le plus possible les monopoles qu'elle désirait lui assurer, et vivement appuyée d'ailleurs par les ingénieurs, proposait depuis longtemps de charger l'État de l'exploitation complète de tous les chemins de fer français. La Commission de la Chambre des députés n'accueillit pas l'application immédiate de ce système à tous les chemins de fer; mais elle formula une contre-proposition au projet de loi présenté par le gouvernement, et demanda le rachat de l'entier réseau de la Compagnie d'Orléans.

La Chambre de commerce de Bordeaux, consultée par le ministre des travaux publics en mai 1880, s'expliquant d'abord sur le projet ministériel, reconnut que l'achat par l'État des lignes de l'ancienne Compagnie des Charentes avait été nécessaire ; que l'insuccès de ces lignes, mal reliées ensemble, était dû en partie à la mauvaise constitution de leur correspondance et de leur service par parcelles ; que la convention du 12 mai 1880 remédiait en partie à ces défectuosités, et offrait de grands avantages en établissant une deuxième ligne indépendante de l'Orléans, et aboutissant à tous les ports de l'Océan. La Chambre approuvait cette convention.

Mais elle désapprouvait hautement le contre-projet de la Commission demandant le rachat de la ligne entière de l'Orléans, ainsi que le projet d'exploitation par l'État.

« L'expérience démontre, disait-elle, que toutes les fois que » l'État a voulu exploiter, il l'a fait dans des conditions désas- » treuses. Le coefficient d'exploitation, c'est-à-dire le rapport » de la dépense à la recette, est en Belgique de 67 pour 100 » pour l'État, et de 56 pour 100 pour les Compagnies. En » Autriche-Hongrie, il s'élève à 69 pour 100 pour l'État et » 63 pour les Compagnies. En Suède, le rapport est de 70 à 60; » en Allemagne, de 63 à 52. En Belgique, l'État a racheté les » lignes du Grand-Luxembourg, exploité à 54 pour 100, et » l'exploitation de l'État a immédiatement atteint 75 pour 100.

» L'État ne pourrait d'ailleurs diminuer les tarifs. Il serait » au contraire obligé de les augmenter. L'État reçoit actuel- » lement 230 millions que lui paient les chemins de fer. » L'exploitation serait loin de lui procurer une pareille somme.

» Comment d'ailleurs l'État exploiterait-il ? Directement par » lui-même, et avec le tarif actuel ? Et dans ce cas à quoi bon » cette perturbation financière du rachat ? Avec une Compagnie

» fermière ? Mais celle-ci, obligée de payer à l'État un prix de
» bail, et à ses actionnaires la rémunération de son capital, ne
» pourra offrir d'abaissement de tarif. »

Le projet du gouvernement soulevait la grande question du système des tarifs : le tarif rigoureusement proportionnel à la distance parcourue, et le tarif abaissé dans certains cas. La Chambre de commerce examina les divers tarifs, communs, spéciaux, de transit, différentiels, internationaux. Elle expliqua et justifia ces diverses combinaisons. Elle reconnut qu'elles étaient favorables aux expéditeurs et au commerce, tandis que le tarif unitaire, établi sans qu'il soit tenu aucun compte des conditions spéciales de la marchandise et de son parcours, est opposé aux conditions vitales du commerce.

La lettre de la Chambre, rédigée par son rapporteur, M. Henri Brunet, concluait au retrait du projet de rachat des chemins de fer par l'État.

Vers la même époque la Chambre de commerce eut à s'occuper de la création de nouvelles lignes de chemins de fer.

La ligne directe de Bordeaux à Lyon n'existe pas. Elle aurait cependant une importance considérable pour les relations de l'Espagne, du Portugal, des Amériques espagnole et anglaise pouvant s'effectuer par le port de Bordeaux avec l'est de la France, et avec l'Italie, la Suisse, l'Allemagne, l'Autriche. Aussi bien placé qu'Anvers pour ces relations, Bordeaux pourrait apporter les cotons des États-Unis dans le centre sud de l'Europe.

Il n'a pas été donné satisfaction aux vœux du commerce bordelais.

Les chemins de fer exploités dans le département sont les lignes de Paris-Orléans, du Midi, de l'État, du Médoc, de La Sauve et du chemin de fer de ceinture des Landes.

Nous donnerons le mouvement des voyageurs et des marchandises sur ces voies ferrées, après avoir dit quelques mots des voies navigables.

§ 2. RIVIÈRES ET CANAUX.

Le mouvement général de la navigation sur les rivières et canaux a subi une diminution sensible, due à la concurrence des chemins de fer.

Le trafic commercial sur la *Garonne* et la *Gironde*, qui centralise ce mouvement, était en 1857, suivant la statistique de Maurice Bloch, de 988,546 tonnes ; il était descendu en 1872 à 668,309 tonnes. Il a diminué encore de cette époque à la fin de 1886.

Nous croyons pouvoir en donner les chiffres moyens annuels :

Les petits ports de la Garonne, de Castets à Bordeaux, parmi lesquels figurent ceux de La Réole, Saint-Macaire, Langon, Barsac, Cadillac, Cérons, Podensac, Paillet, Portets, Bègles, dont quelques-uns atteignent plus de 30,000 tonnes, donnent ensemble une navigation de.... .	335.000 tonnes.
Les ports de la Garonne en aval de Bordeaux, et ceux de la Gironde, y compris Mortagne et Royan, fournissent environ....	142.000 »
La navigation de la Dordogne, avec Libourne et Bourg.......................	145.000 »
Le canal latéral est compris pour.......	20.000 »
et celui du Drot pour.....................	10.000 »
Ensemble environ........	652.000 tonnes.

Le *Canal latéral*, concédé en 1856 à la Compagnie du Midi, ainsi que le canal du Midi, dont il est la continuation, avait à cete époque un trafic de 47,337 tonnes. Ce trafic, sous l'administration de la Compagnie des chemins de fer du Midi, était réduit en 1869 à 15,824 tonnes; en 1870, à 18,141 ; en 1874, à 19,548 tonnes.

Ces chiffres ne répondaient pas aux besoins du commerce ; on reprochait à la Compagnie de sacrifier, par l'élévation de ses tarifs et les lenteurs calculées du transit, l'exploitation de ces canaux à celle de son réseau ferré. La Chambre de commerce, à chacune des années de son exercice, a fait entendre en vain des réclamations, et a demandé inutilement à l'État d'user d'une des clauses du cahier des charges qui l'autorise au rachat du canal.

Les projets de divers autres canaux, formulés depuis longtemps, et périodiquement présentés par des Compagnies diverses à l'appréciation des Conseils généraux, des Conseils municipaux, de la Chambre de commerce, restaient sans solution. Nous avons parlé du projet du canal de l'Adour à la Garonne, de celui de la Garonne à la Loire.

Le projet de canal maritime de Bordeaux à Narbonne, ou plutôt de l'Océan à la Méditerranée, fut repris par M. Duclerc, ancien président du Sénat, et soumis à nouveau, en 1880, aux délibérations de la Chambre de commerce.

Le gouvernement se montra très favorable au projet, et le fit étudier par une Commission d'ingénieurs et de marins. La Commission fit de graves objections. Au point de vue stratégique, la profondeur proposée de 8m,50 était insuffisante pour les navires de guerre. Au point de vue de la marine marchande, le raccourci de route par le canal était trop peu important pour amener économie et intérêt à prendre cette voie.

Nous parlerons du projet du canal de Panama lorsque nous nous occuperons de la navigation extérieure.

§ 3. MOUVEMENT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

Mouvement des voyageurs.

Nous donnons le nombre des voyageurs par lignes ferrées :

	1870	1875	1880	1885	1886
Ch. de fer d'Orléans....	»	759.522	934.135	1.184.712	»
» du Midi......	1.162.018	1.371.038	1.663.308	1.919.691	1.874.028
» de l'État.....	»	»	»	»	143.902
» de La Sauve.	»	»	»	132.742	127.326
» économiques	»	»	»	»	18.065
» du Médoc....	»	289.402	305.658	334.066	319.522

Nous ferons remarquer que ces chiffres comprennent ceux d'arrivée et de départ en gares de Bordeaux; et qu'il faudrait, pour connaître le mouvement mathématiquement exact, y ajouter le mouvement des autres gares entre elles.

Les chiffres de départ et ceux d'arrivée sont sensiblement égaux pour toutes les lignes.

Nous croyons devoir aussi indiquer le chiffre des voyageurs sur la voie ferrée des tramways et sur celle des omnibus. La longueur des lignes de tramways est de 40 kilomètres, celle des lignes d'omnibus de 133 kilomètres dont 19k500m en ville. Le service est fait par 120 voitures de tramways, 127 omnibus et 1,200 chevaux.

Le nombre de voyageurs a été :

1883	1884	1885	1886
16.734.425	17.456.761	16.885.544	17.090.725

Nous n'avons pas le nombre des voyageurs par les petits bateaux à vapeur, hirondelles, gondoles, qui desservent le port.

Mouvement des marchandises.

Les chiffres en sont donnés, pour les voies de terre par les chemins de fer, pour les voies d'eau par la navigation fluviale et le petit cabotage.

CHEMINS DE FER.

	1869		1875		1880		1885		1886	
	Arrivée	Départ	Arrivée	Départ	Arrivée	Départ	Arrivée	Départ	Arrivée	Départ
Ch. de fer d'Orléans...	171.812	215.990	207.866	235.794	232.737	400.017	274.869	381.222	»	
Totaux......	387.802		443.660		632.754		656.091		»	
	1870									
Ch. de fer du Midi.....	441.530	293.952	561.838	353.195	863.157	503.491	737.236	522.526	657.988	456.518
Totaux......	735.482		915.033		1.366.648		1.259.762		1.114.506	
	1871									
Ch. de fer du Médoc...	9.690	7.503	20.500	17.888	19.771	25.110	23.489	23.187	23.684	21.462
Totaux......	17.193		38.388		44.881		46.676		45.146	
Ch. de fer de l'État.....	»		»		»		»		41.413	45.442
Totaux......	»		»		»		»		86.855	
Ch. de fer Économiques..	»		»		»		»		32.504	8.270
Totaux......	»		»		»		»		40.774	
Ch. de fer de La Sauve.	»		»		»		111.893	5.529	89.979	6.145
Totaux.......	»		»		»		117.422		96.124	

Le chemin de fer d'Orléans n'a pas établi de statistique commerciale pour l'année 1870. Nous avons donné celle de 1869.

Le chemin de fer du Médoc n'a commencé qu'en 1871 l'exploitation après Pauillac. Les autres chemins n'ont commencé qu'en 1885 et 1886.

En 1886, le mouvement général par voies ferrées peut être porté, en chiffres ronds, à 2,100,000 tonnes de marchandises, arrivée et départ.

Le mouvement des marchandises par le petit cabotage à voile et à vapeur, sur lequel nous donnerons quelques détails en nous occupant de la navigation, s'est élevé en 1885 à 856,000 tonnes, et en 1886 à 861,500 tonnes, ce qui porte l'ensemble du mouvement par terre et par eau à environ 2,960,000 tonnes, près de 3 millions.

Il faudrait encore, pour avoir l'ensemble complet, y ajouter le mouvement de cabotage des divers ports du département, Libourne, Blaye, Bourg, etc., et ajouter encore au mouvement maritime celui de la navigation fluviale.

Nous empruntons à un publiciste distingué, M. Cheysson, un travail de comparaison de tonnage de tous les transports du commerce intérieur, pour l'ensemble de ce mouvement en France.

M. Cheysson s'appuie sur les tableaux des douanes et opére sur les transports du cabotage de la même manière qu'il est d'usage de faire pour ceux des chemins de fer, pour connaître l'importance réelle de ces transports en tenant compte de la distance parcourue pour les ramener au tonnage kilométrique.

Il a mesuré ainsi l'intensité relative des grands courants de circulation intérieure en 1878 :

	Réseau exploité.	Tonnage effectif.	Tonnage kilométrique.	Fréquentation moyenne.
Chemins de fer	21.731	63.187.498	8.478.950.748	390.900
Voies navigables	11.933	55.737.580	2.004.537.580	173.400
Routes nationales	37.084	»	1.670.893.783	45.100
Océan, petit cabotage	1.250	1.416.261	468.782.500	375.026
Méditerranée d°	410	525.839	87.350.000	213.050
Grand cabotage	4.360	64.157	231.665.000	53.092

La fréquentation moyenne du cabotage océanien égale presque celle des chemins de fer ; celle du cabotage méditerranéen dépasse celle de nos voies navigables intérieures, et celle du grand cabotage dépasse celle de nos routes nationales.

POSTES. TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES.

Le service postal et télégraphique est fait par 8 bureaux ; un neuvième, à la Bourse, est exclusivement télégraphique.

L'affranchissement des lettres, journaux et imprimés a porté, en 1886, sur 49,903,632 objets et a produit en recette 2,136,569 francs.

Les articles d'argent, émis et payés à Bordeaux en mandats et bons de poste et en mandats télégraphiques, se sont montés en 1886 à :

	NOMBRE	MONTANT
Mandats français et coloniaux..........	259.245	8.075.864f
Mandats internationaux...............	9.584	578.296
Mandats télégraphiques...............	11.823	2.038.970
Bons de poste......................	15.422	159.790
Totaux............	296.074	10.852.920

Le recouvrement des effets de commerce s'est élevé à 39,481, d'une valeur de 1,011,754 francs.

Un chiffre presque égal d'effets est resté en souffrance.

Les télégrammes envoyés ont été en nombre 500,713, payant 684,747 francs.

Le téléphone a commencé son installation le 29 juin 1881 avec 20 abonnés. La Compagnie en avait 230 en 1883, 320 en 1885, 360 en 1886. La concession a été renouvelée pour cinq ans, expirant le 8 septembre 1889.

Le poste d'abonnement coûte 400 francs, deux postes 375 francs chacun. La Compagnie fournit les appareils.

ARTICLE 2. — *Production.*

§ 1. PRODUCTION AGRICOLE.

1. *Population agricole.*

Les chiffres de la population agricole du département sont donnés par les recensements de 1872 et de 1886, et sont consignés dans l'*Annuaire statistique de la France* de 1886.

Le chiffre officiel moyen de cette population serait d'environ 338,918 personnes des deux sexes sur une population totale de 735,242 habitants.

La population industrielle comprend 134,443 habitants.

Et la population s'occupant du commerce 104,903.

Nous faisons remarquer que ces recensements sont sujets à beaucoup d'erreurs et de doubles emplois; et que tel petit propriétaire qui cultive lui-même son domaine, est souvent aussi classé comme journalier ou vigneron chez autrui, ou comme industriel, boulanger, boucher, forgeron, charpentier, maçon, ou comme commerçant, épicier, aubergiste, etc.

2. *Étendue du domaine agricole.*

La superficie des terres cultivées est de 795,760 hectares, comprenant :

Terres labourables.	211.670 hres	Bois et forêts......	348.435 hres
Vignes...........	152.331 »	Cultures arborescentes..	13 »
Prés naturels	76.072 »	Vergers..........	588 »
Herbages.........	5.026 »	Jardins et parcs...	1.625 »

3. *Production.*

a. **Terres labourables.**

La principale production des terres labourables est celle des *céréales*, froment, seigle, maïs, avoine; viennent ensuite les légumes secs, les pommes de terre; les plantes textiles, chanvres et lins; les betteraves; le tabac.

Voici le tableau relatif à 1886 :

	Superficie.	Production.	Rendement.		Superficie.	Production.	Rendement.
		Hectolitres	Hectol.			Hectolitres	Hectol.
Froment.......	89.312	1.607.616	18 »	Lin	125	250	2 »
Seigle.........	18.800	357.200	19 »	Légumes secs .	4.000	60.000	15 »
Maïs..........	10.000	150.000	15 »	Colza	176	306	2 25
Millet.........	7.000	105.000	15 »	Pommes de terre..	25.000	1.600.000	64 »
Avoine........	10.300	185.000	18 »	Betteraves	935	187.000	200 »
Chanvre.......	480	2.064	4 30	Tabac.........	675	8.437	12 50

Le rendement de 18 hectolitres à l'hectare pour le blé nous paraît une moyenne trop élevée. Il n'était en 1875 que de 15.

En comparant les chiffres ci-dessus à ceux des époques précédentes, nous pouvons constater l'augmentation de la culture du froment.

Le nombre d'hectares en culture était :

	1815	1835	1875	1886
Froment	61.272	69.544	80.000	89.312
Seigle	29.291	33.803	30.000	18.800
Méteil	8.808	4.366	»	»
Maïs et millet..............	22.000	16.997	22.000	17.000
Avoine.................. ..	2.698	5.463	8.800	10.300
Orge.........................	887	158	»	»
Sarrasin......................	285	291	150	»
Totaux.........	125.241	130.622	140,950	135.412

Nous remarquons que la superficie de la culture du froment s'est élevée de 61,000 hectares à près de 90,000; le rendement de 919,000 hectolitres en 1815 est monté à 1,040,000 en 1835, à 1,200,000 en 1875 et à 1,600,000 en 1886; que celle de l'avoine a progressé de 2,000 hectares à 5,000, 8,000 et 10,000; que celle du seigle a baissé de moitié, celle du maïs de un tiers, et que celles du méteil, de l'orge et du sarrasin ont complètement disparu.

La nature si variée du sol consacré aux céréales, la nécessité de fortes fumures et la pénurie d'engrais dans certains terrains, la fertilité exceptionnelle de certains autres, comme les mattes du Bas-Médoc, la différence des frais de culture, l'absence d'une comptabilité particulière pour chaque domaine, alors qu'il existe des variations et des divergences si considérables, ne permettent pas d'établir soit une moyenne sérieuse du rendement, soit celle du prix de revient pour les céréales.

Les *légumes secs* les plus cultivés dans la Gironde sont les fèves, les haricots et les pois. Les premières sont cultivées en grand dans les terrains alluvionnels bordant nos cours d'eau; les derniers sont en partie consommés en vert, et forment des produits maraîchers.

Les *autres légumes*, pommes de terre, navets, choux, aulx, oignons, etc., sont pour la majeure partie consommés dans le département. La culture de l'oignon a pris une grande extension dans les cantons de Castillon et de Pujols. Celle de l'artichaut prospère à Ludon, à Macau, à Blanquefort, à l'île

du Nord et à Ambès; celle de l'asperge tend à prendre un développement marqué.

La récolte des *pommes de terre* et celle des *betteraves*, très variables, n'ont pas d'emploi industriel.

Les *plantes textiles*, le chanvre, le lin; la *plante oléagineuse*, le colza, n'offrent aucune importance.

Le *tabac* est cultivé dans les arrondissements de Libourne, de La Réole et de Bazas. L'autorisation de cette culture a été donnée en 1857. L'administration espérait obtenir des tabacs fins, combustibles, propres à la fabrication des cigares et du tabac à fumer. Les terrains sablonneux des landes ont donné des tabacs de bon goût, mais dont les feuilles minces et friables rendent l'emploi difficile.

La culture s'étend sur 6 à 7,000 hectares. Les récoltes ont été en moyenne, depuis 1870, en poids par hectare, de 16 à 1,700 kilos à La Réole, 13 à 1,400 à Bazas, et 1,400 kilos environ à Libourne. L'ensemble pour le département s'élève à 500,000 kilos valant environ 500,000 francs. Les prix moyens payés par la régie aux cultivateurs ont varié de 94 centimes à 1 fr. 10 le kilo.

b. Autres productions agricoles.

Nous parlerons ailleurs, et plus en détail, des *vignes*.

Les *prés naturels* couvrent une étendue de 72,072 hectares. Ces prairies peuvent être divisées en quatre classes : de palus, basses, marécageuses, sèches.

Les prairies de palus bordent la Garonne, la Gironde, la Dordogne, l'Isle et la Dronne. Assises sur des terrains d'alluvions suffisamment desséchés, elles produisent à l'hectare de 1,500 à 1,800 kilos de foin d'excellente qualité. Ces palus, dans le Bas-Médoc, de Saint-Christoly à l'embouchure de la Gironde, prennent le nom de mattes et prés salés. Ces terrains ont été desséchés et endigués au commencement du XVII[e] siècle par les Flamands; ils en ont gardé le nom de prés des Flamands et de polders de Hollande.

Les prairies basses, situées aussi près des cours d'eau, mais sur des terrains plus humides et moins fertiles, sont cependant supérieures aux prairies marécageuses et couvertes de joncs.

Les prairies sèches, placées sur les plateaux et sur le versant

des coteaux, reçoivent un arrosement insuffisant et réduit aux eaux pluviales. Elles donnent un foin d'excellente qualité, mais très peu abondant.

L'Annuaire publié par le ministère ne parle pas des prairies artificielles. Il est vrai que leurs fourrages se consomment habituellement sur les domaines qui les produisent, et ne font guère l'objet d'opérations commerciales.

Il en est de même pour les *pâtures* et les *pacages*.

Quant à ce que l'Annuaire appelle herbages et dont l'étendue serait de 5,026 hectares, il faut remarquer qu'il n'existe pas dans le département l'analogue de ce qu'on nomme herbages en Normandie et qui est spécialement destiné à l'engraissement du bétail. C'est sous la dénomination de prés de palus ou prés salés que sont comprises ces natures de pacages.

Les *bois et forêts*, suivant l'Annuaire, comprennent 348,435 hectares.

La contrée possédait jadis d'immenses forêts, couvrant une partie du sol des Landes, et où croissaient le châtaignier, le chêne, l'aulne et surtout le pin maritime.

La véritable forêt de chênes a disparu; il ne reste, au milieu des bruyères et des ajoncs de l'immense lande, que des bouquets épars de chêne tauzin, tondus par la dent des brebis, rabougris par les vents, mais dont les racines annoncent souvent une grande ancienneté d'existence.

La forêt commerciale, c'est celle du pin maritime; c'est elle qui est devenue la principale culture des landes, qui couvre les dunes autrefois nues et stériles, et qui fournit au commerce des bois et des produits résineux.

M. Chambrelent, inspecteur général des ponts et chaussées, a été par ses enseignements théoriques et par ses exemples pratiques, un des plus distingués promoteurs de l'ensemencement, de la culture et de l'exploitation du pin maritime. MM. Péreire aux environs de La Teste, M. Alexandre Léon dans la forêt du Flamand, près de Lesparre, et plusieurs autres, ont entrepris de grandes exploitations de ces forêts.

Le principal emploi du bois de pin est celui de traverses pour chemins de fer et de poteaux pour les mines.

Les traverses et les poteaux télégraphiques, injectés au sulfate de cuivre ou créosotés, ont trouvé un large débouché non seulement en France, mais à l'étranger.

Les *poteaux de mines* s'exportent surtout en Angleterre. Cette exportation, qui n'était que de 41,074 tonnes en 1872, a atteint 106,961 tonnes en 1876, et s'élevait progressivement à 184,378 tonnes en 1883.

Le bois de pin est encore employé pour les *clôtures* avec fils de fer, dites de la Gironde; et ses jeunes pousses sont utilisées comme manches à balais dans plusieurs petites usines locales.

Il y a quelques années, une usine de Mios utilisait le bois de pin pour fabriquer de la *pâte à papier*. Cette usine n'existe plus ; mais il est fait quelques envois de bois de pin en Angleterre pour être employés à cet usage.

Le principal produit du pin maritime sur pied est la *résine*. La production moyenne annuelle des gemmes dans la Gironde est de 60,000 barriques de 250 litres, soit 15,000 tonnes, valant environ 200 francs la tonne, ensemble 3 millions de francs.

Pendant la guerre de la sécession, les États-Unis avaient cessé d'envoyer leurs produits résineux en Europe, et les prix s'élevèrent de 20 à 75 centimes le litre. Les populations landaises multiplièrent leur production et firent de beaux bénéfices; mais lorsque les États-Unis eurent rouvert leurs marchés, les prix subirent une baisse considérable en Angleterre, en Belgique, en Hollande, en Allemagne et en France.

Cependant les produits américains n'amenèrent point la fermeture pour la France des marchés étrangers. Ainsi, avant la guerre de sécession, la France avait exporté 3,207 tonnes; et après la guerre, en 1878, elle expédiait 8,314 tonnes.

Dans le but de relever le prix des résineux, les sénateurs et les députés des Landes obtinrent en 1881 un droit de 2 francs par 100 kilos sur les résines américaines et de 5 francs par 100 kilos sur les essences. Mais ces droits à percevoir en France ne pouvaient relever nos prix. Au contraire, ces produits, repoussés de France, allaient à l'étranger faire concurrence aux nôtres, et dépréciaient à Londres, à Anvers, à Hambourg, nos prix d'exportation.

Le *miel* et la *cire* produisent environ, le premier 45,000 kilos, la seconde 30,000.

Les *fruits de table* forment un article important. Nous les verrons figurer aux exportations pour 10 à 13 millions par an ; ils donnent lieu à un commerce de consommation locale que nous ne pouvons évaluer.

c. **Production animale.**

Nous terminons ce qui est relatif à la production agricole par l'indication du nombre des animaux dont l'existence est constatée dans le département.

Chevaux	53.240	Moutons, race du pays	132.000
Mulets	1.450	Moutons, race étrangère	5.000
Anes	6.200	Chèvres	5.700
Bœufs et taureaux	23.300	Porcs	80.000
Vaches	40.000		
Veaux	13.000		

Le produit des laines est estimé à 320,200 kilos, à 1 fr. 55, 496,310 francs; et celui des suifs à 270,224 kilos, à 0 fr. 73, 197,263 francs.

§ 2. PRODUCTION INDUSTRIELLE.

1. *Population industrielle.*

D'après le recensement de 1881 la population industrielle de la ville de Bordeaux comprenait un total de 67,228 individus, chiffre qui s'élevait en 1886 à 70,922.

Un rapport officiel, adressé en 1881 au ministre de l'agriculture et du commerce au sujet de l'extension de la juridiction des prud'hommes, attribuait le chiffre de 14,567 personnes à la grande industrie, et celui de 52,661 à la seconde classe ou petite industrie.

Dans ces chiffres ne sont pas compris les bouchers, boulangers, cafetiers, hôteliers et débitants de boissons, qui sont considérés comme commerçants.

La grande industrie est dirigée par 350 chefs de maison, dont 200 hommes et 150 femmes. La petite industrie compte 3,465 patrons, dont 2,908 hommes et 557 femmes.

Le personnel des employés et des ouvriers forme le complément dont le chiffre varie de 65 à 66,000 individus.

Ce personnel se répartit entre 255 industries différentes, dont les principales occupent :

Celle des vêtements confectionnés	11.353	personnes.
Celles de l'alimentation	7.953	»
Celles relatives aux sciences, lettres et arts, imprimeurs, papetiers, etc.	8.012	»

Celles du cuir	6.721	personnes.
Celles du bâtiment	6.633	»
Celles des métaux	5.871	»
Celles de l'ameublement	5.312	»
Celles de la céramique	5.365	»

Ces chiffres indiquent que si Bordeaux n'est pas une grande ville manufacturière, elle possède cependant quelques usines d'une certaine importance, et un grand nombre de petits ateliers. Les produits de cette industrie sont pour la plupart employés pour la consommation locale et intérieure ; quelques-uns cependant le sont pour l'exportation.

A ces chiffres, qui ne concernent que la ville de Bordeaux, il faudrait ajouter ceux du département qui ont une grande importance pour certaines industries locales. Mais sur ce point nous ne possédons pas de renseignements suffisamment exacts.

Nous sommes obligés de nous en rapporter à ceux fournis par le ministère. En 1872 on évaluait à 134,443 personnes le chiffre de la population industrielle du département ; en 1886 ce chiffre était porté à 190,678.

Ces chiffres nous paraissent exagérés parce qu'on y comprend non seulement les patrons et les travailleurs, mais encore, et arbitrairement selon nous, la famille et les parents vivant de la fortune et du travail des industriels, et même les domestiques attachés à leur personne.

Ce chiffre de 190,678 est ainsi composé :

	INDUSTRIES MINIÈRES — USINES ET MANUFACTURES		PETITES INDUSTRIES — ARTS ET MÉTIERS	
	Hommes.	Femmes.	Hommes.	Femmes.
Chefs ou patrons	1.640	138	28.614	4.775
Commis ou employés	302	56	1.333	342
Ouvriers	2.750	1.080	19.530	5.968
Journaliers et hommes de peine	511	862	1.771	4.516
Personnel vivant du travail des précédents : familles...	2.795	5.312	33.123	70.844
Domestiques	161	303	1.181	2.771
Totaux	8.159	7.751	85.552	89.216
	190.678			

Si l'on déduit de ce chiffre celui des non-travailleurs vivant du travail de ceux-ci, soit 112,588, on n'aura, pour population industrielle, réelle que le chiffre de 80,110 individus.

Mais il est un travailleur que nous ne devons pas oublier : c'est *la vapeur*.

Le nombre d'établissements employant des machines à vapeur a considérablement augmenté dans la Gironde. En voici les chiffres comparatifs :

1846..	60 machines.	300 chev^x^	1873..	438 machines.	2.832 chev^x^
1856..	203 »	1.103 »	1876..	509 »	3.253 »
1866..	426 »	2.662 »	1886..	724 »	7.628 »

L'emploi de ces machines en 1886 est réparti de la manière suivante :

Mines et carrières	216	Agriculture	1.861
Usines métallurgiques.	916	Tissus et vêtements...	205
Industries alimentaires	1.369	Papeteries, imprimeries	422
Industries chimiques et tanneries	495	Travaux publics......	1.836
		Service de l'Etat......	308

PREMIER GROUPE. — Industries alimentaires.

Nous allons passer en revue l'industrie bordelaise de 1870 à 1886, nous contentant de quelques notes aussi brèves que possible.

Moulins à farine. — Les moulins à vent, autrefois très nombreux, ont à peu près disparu.

Les moulins à eau, disséminés sur les petits cours d'eau, et servant autrefois aux usages locaux, ont aussi disparu en grande partie, et n'existent plus que là où se rencontre une force hydraulique d'une certaine puissance. Quelques-unes de ces anciennes usines ont ajouté la vapeur à leur moteur hydraulique, pour éviter les chômages occasionnés à certaines époques par la pénurie des eaux. D'autres usines n'emploient que la vapeur.

L'usine la plus importante du département est celle de Laubardemont à 12 paires de meules, et dont la production moyenne est estimée à la valeur de 3 millions. L'usine du Pont, sur le Ciron, à 10 paires de meules ; d'autres sur le canal

latéral, sur l'Isle, sur la Dronne, sur le Lary, se servent de ces cours d'eau.

A Bordeaux et à Bègles existent deux minoteries qui n'emploient que la vapeur.

L'ensemble des moulins du département est estimé à 625, faisant mouvoir environ 600 paires de meules, et produisant une valeur de farines évaluée à 40 millions; chiffre que toutefois nous croyons trop élevé (1).

Boulangeries. — La municipalité bordelaise s'est montrée partisan de la liberté commerciale en n'appliquant pas, depuis plusieurs années, son droit légal de taxe du pain.

On compte environ 241 boulangeries. Des essais de boulangerie coopérative ont été faits. En 1884 la Société Populaire d'épargne, de crédit et de consommation a établi une boulangerie avec pétrins mécaniques livrant 2,000 à 2,500 kilos de pain par jour. Elle continuait ses opérations en 1886.

Nous donnons plus loin les détails sur l'importance de la boulangerie de Bordeaux.

Biscuiteries. — Les fabriques de biscuits pour la marine sont renommées depuis longues années. La production en est opérée par des appareils perfectionnés. Elle s'élève à environ 1,200,000 kilos par an, au prix moyen de 50 centimes le kilo. On compte 4 usines principales.

Les biscuits de luxe, analogues aux biscuits anglais, donnent lieu à un mouvement d'exportation d'environ 200,000 francs par an pour l'Amérique méridionale, le Sénégal, Maurice, Bourbon, l'Indo-Chine et le Japon.

Pâtes alimentaires. — Trois usines de Bordeaux s'occupent de la fabrication de ces pâtes connues sous le nom de pâtes d'Italie ; leurs produits sont estimés à l'égal de ceux des principales marques de Gênes. Elles emploient les blés durs du midi de la France, d'Algérie, et de Valence en Espagne. L'exportation de cet article pour Londres et Liverpool, et la consommation pour la France, représentent de 250 à 300,000 francs par an.

Décorticage du riz. — Il existe en 1886 trois usines pour cette industrie : l'une à Bacalan, fondée depuis 1842 ; les deux autres à Beautiran et à Saint-Antoine-sur-l'Isle.

---

(1) Ed. Feret. *Statist. de la Gironde*, p. 609.

Bordeaux est le plus grand marché de France pour les riz, qui y sont importés de la Birmanie, de l'Indo-Chine, de l'Inde et de la Caroline. Cette importation représente une quantité approximative de 150,000 quintaux et une valeur de 3 millions de francs. Ces riz sont travaillés à Bordeaux pour les rendre propres à la consommation en les débarrassant de leur écorce.

Chocolateries. — Les cacaos que reçoit habituellement Bordeaux proviennent des Antilles, de Cayenne et du Centre-Amérique. Ils sont convertis en chocolat par 3 ou 4 usines dont la plus importante est celle de Louit. Leur production moyennne annuelle peut être évaluée à 800,000 kilos dont les prix varient avec les qualités.

Conserves alimentaires. — Elles comprennent les fruits, les légumes et les viandes.

Parmi les fruits, les prunes de conserve dites prunes d'ente ou prunes d'Agen, sont connues depuis des siècles. La culture du prunier a pris dans le Lot-et-Garonne, dans le Périgord et l'arrondissement girondin de La Réole, une grande extension en même temps qu'on a amélioré les procédés de dessiccation et de conservation du fruit. On évalue à 16 millions par an l'importance du commerce des prunes à Agen et à Bordeaux.

Toutefois il s'agit pour Bordeaux d'un article de commerce plutôt que d'un produit industriel.

Les légumes sont conservés en boîtes ou en bocaux. Les uns avec l'aide de l'alcool ou du vinaigre; les autres par des procédés analogues à ceux qu'Appert a fait connaître au commencement du siècle et qui depuis ont été perfectionnés. La plupart des industriels ajoutent à la fabrication des conserves de légumes, celle des conserves de viande et de poisson, et aussi celle des conserves de fruits au sucre et à l'alcool.

Sur une vingtaine de maisons qui se livrent à cette industrie 4 ou 5 sont largement installées. Dandicolle et Gaudin, Rödel, Teyssonneau, Louit, sont les principales. L'ensemble de la production est évalué à 22 millions.

Boucherie. — Cette industrie n'est plus astreinte à la taxe municipale; mais elle est restée soumise aux mesures de surveillance hygiénique commandées par l'intérêt public. Nous donnerons, dans l'article relatif aux consommations de la ville, les détails nécessaires sur son importance.

Pêcheries. — Le droit de pêche n'appartient qu'aux marins inscrits dans les six quartiers maritimes : Bordeaux, Blaye, Pauillac, Libourne, Langon et La Teste.

La pêche maritime au large, en mer ou dans le bassin d'Arcachon, ne s'exerce guère que dans le quartier de La Teste. Les pêcheries qui avaient existé au Verdon pendant ces dernières années ont été abandonnées. L'élevage des huîtres ne paraît pas faire de grands progrès dans le bas du fleuve.

Les quartiers de Bordeaux, Blaye, Libourne et Langon ne pêchent qu'en rivière.

La pêche dans les étangs est peu abondante.

L'industrie de la pêche fait au contraire des progrès dans le quartier de La Teste. Les chaloupes de pêche vont au large et peuvent rester plusieurs jours sans rentrer. Elles sont escortées par des bateaux à vapeur qui les remorquent.

La pêche occupe 1,200 à 1,300 bateaux, d'un tonnage réuni de 2,000 à 2,400 tonneaux, montés par 2,400 marins. Le quartier de La Teste compte dans ces chiffres pour 700 bateaux, 1,500 tonneaux et 1,500 marins. Il a en outre deux bateaux à vapeur affectés à la pêche.

Les espèces de poisson les plus habituellement pêchées en mer sont la petite sardine appelée royan, la sole, le mule, le carrelet, le rouget, le grondin, la raie. Dans la Gironde, la Dordogne et la Garonne, ce sont l'alose, le saumon, la truite saumonée, le mule, l'esturgeon, l'anguille, la lamproie.

Les poissons d'étang, carpe, tanche, brochet, sont moins abondants.

L'élevage des huîtres est depuis longtemps une des industries d'Arcachon, non seulement pour la vente des huîtres comestibles, mais encore pour la vente des jeunes huîtres d'élevage aux parqueurs de Marennes, d'Oléron et de Saint-Jean de Luz. Les produits de l'ostréiculture sont évalués à 3 millions environ par an.

Sécheries de morues. — Bordeaux n'envoie guère de navires à la pêche de la morue ; mais ce port reçoit annuellement environ 14,000 tonnes de morue. Ce poisson est mis à sécher et préparé pour la vente dans des ateliers spéciaux dont la plupart sont établis à Bègles.

On peut évaluer à 8 millions de francs la valeur des morues qui sont préparées par cette industrie.

Raffineries de sucre. — En 1840, les raffineries de Bordeaux étaient au nombre de 35. Elles traitaient de 10 à 12 millions de kilos de sucres coloniaux et principalement ceux des Antilles. La concurrence du sucre de betterave fit fermer la plupart de ces usines. Le nombre en fut réduit successivement à 5 ; en 1886 il n'était plus que de 3 qui avaient dû perfectionner leur outillage et leurs procédés de fabrication. Elles opéraient sur environ le même chiffre de 12 millions de kilos.

Nous comprenons, à la suite des industries alimentaires, celles des boissons ou des liquides, comme les huiles et les alcools, dont il est fait usage pour l'alimentation.

Brasseries. — Il n'existe que des brasseries peu importantes dans le département, une dizaine à peu près dont 5 à Bordeaux.

Elles ne peuvent lutter avec les bières d'Alsace, du Rhin, de Strasbourg, d'Autriche et d'Angleterre, pour la qualité des produits. Elles fournissent environ 20,000 hectolitres d'une bière peu alcoolisée.

Distilleries. — Les *distilleries de vin*, qui ont eu une certaine importance dans la région de l'Entre-deux-Mers et dans les environs de Libourne et de Blaye, employaient les vins blancs produits par le cépage qui donne les eaux-de-vie renommées de Cognac, l'enrageat ou folle blanche. Ces vins, qu'on payait à peu près 50 francs le tonneau, ont, depuis l'apparition de l'oïdium, en 1854, été employés aux coupages des vins rouges du Midi, auxquels ils se sont montrés propres, et ont quintuplé de prix. Ce prix, un moment abaissé lorsque le soufrage de la vigne eut permis d'enrayer l'oïdium, s'est relevé lorsqu'est survenu le phylloxera et ne permet plus de consacrer à la distillation des produits dont le coût est trop élevé.

La distillation des eaux-de-vie de vin a perdu toute importance dans le département.

La *distillation des alcools d'industrie* a pris sa place, notamment celle des mélasses, du maïs et d'autres grains. Celle des betteraves et des pommes de terre n'existe pas dans la contrée.

Les mélasses de betterave employées dans l'usine Bernard et Laurent viennent du Nord et de l'étranger ; les maïs, des landes et d'Amérique. Cette usine, mue par la vapeur, produit

par jour environ 100 hectolitres d'alcool à 95° et 2,500 kilos de potasse brute.

L'usine Saint-Remi-Bacalan, établie plus tard, n'a subsisté que quelques années.

La distillation et la *fabrique des liqueurs* a une grande importance. Nous ne pouvons en donner le chiffre parce qu'il est compris dans les tableaux de douanes sous la rubrique: eaux-de-vie, esprits et liqueurs.

Les liqueurs de Bordeaux jouissent d'une grande réputation. L'anisette est renommée.

Vinaigreries. — Cette industrie très ancienne emploie les petits vins du département. La production des 20 ou 25 usines qui s'y livrent peut être évaluée à 40.000 hectolitres.

Huiles de graines. — Cette industrie produit des huiles comestibles et des tourteaux pour la nourriture des bestiaux et pour engrais. Elle emploie surtout les arachides du Sénégal. La plus ancienne usine est celle de MM. Maurel et Prom, fondée en 1858 à Bordeaux. MM. Calvé et Cie ont créé une autre usine à Abzac en 1867.

L'importance de cette production représente environ 5 millions de francs.

En additionnant les valeurs estimatives annuelles des diverses industries alimentaires que nous venons de passer en revue, et en ne formulant aucun chiffre relatif à la boucherie et à la boulangerie, nous pensons approcher beaucoup de la vérité en évaluant de 95 à 100 millions l'importance de leur mouvement tant dans le commerce intérieur que dans le commerce extérieur.

DEUXIÈME GROUPE. — Industries textiles et du vêtement.

Il n'existe à Bordeaux aucune filature de soie, de laine, de chanvre, de lin, de coton ou de jute, qui puisse être citée.

La filature de laine a été supprimée dans l'usine de l'ancienne maison Jaquemet-Larroque, qui a continué la fabrication des tapis et des couvertures de laine.

On fabrique à Sainte-Foy des toiles de coton, dites *grisettes*, mélangées de chanvre. Les cotons filés viennent de Rouen, et les chanvres de l'Anjou.

Une usine de filature de laines défilochées, dites *renaissance*,

a été fondée en 1872 à Saint-Seurin-sur-l'Isle pour utiliser les restes des vieux tissus de laine.

La seule matière textile servant à une fabrication bordelaise est le chanvre, employé pour les corderies, et surtout pour les cordages de navires. Ces corderies emploient quelques chanvres français, mais surtout ceux de Riga, de Saint-Pétersbourg et de Kœnigsberg.

Les fabricants de voiles pour la marine emploient les toiles d'Angers, de Landerneau, de Rennes et de Dunkerque.

L'industrie du lavage des laines et du dépelage des peaux de mouton de la Plata a pris un grand développement à mesure que se multipliaient les relations commerciales avec la Plata et que Bordeaux devenait une place de premier ordre pour le commerce des peaux et des laines. On évalue à 8,000 balles, ou 3,440 tonnes en suint, la quantité des laines lavées, laissant après lavage une valeur annuelle d'environ 5 millions de francs pour les laines et de 1 million pour les cuirs.

Une petite usine à Villenave-d'Ornon imprime de petites quantités de coton écru venant de Rouen et de Mulhouse. Les teintureries locales ne font guère que des travaux de ville dont l'importance peut s'évaluer à 500,000 francs.

Les *industries du vêtement* sont plus favorisées.

La plus forte est celle des *vêtements confectionnés* pour hommes, qui compte plusieurs maisons et livre annuellement à la consommation locale pour plus de 2 millions de francs de produits. L'exportation figure aux tableaux de douane pour 10 ou 12 millions.

Plusieurs maisons s'occupent de la confection pour dames, malgré la concurrence des grandes maisons de Paris.

La *chemiserie*, utilisant les moyens mécaniques appliqués à la couture, a pris sa place parmi les industries locales. Elle produit pour 2 millions de francs.

La *chapellerie* de feutre et de soie, la fabrication des chapeaux de paille, des chapeaux de dames, des gants, n'ont guère donné lieu à un mouvement d'exportation notable, et leurs produits peuvent être évalués à environ 1,500,000 francs.

Les *tanneries* maintiennent l'ancienne réputation du *veau de Bordeaux*. On compte une vingtaine de petites usines dans le département, et 3, assez considérables, à Bordeaux. Les tanneurs emploient les peaux vertes du pays, celles de la Plata,

et le tan fourni par les écorces de chênes de la contrée. Les mégisseries de peaux de chèvre sont estimées. L'ensemble des produits de la tannerie peut être évalué à 4 millions par an, dont la moitié au moins est exportée. La production des peaux préparées et leur exportation ont beaucoup augmenté en 1885 et en 1886.

La *cordonnerie* donne lieu à un mouvement annuel de 12 à 1,300,000 francs. Elle expédiait beaucoup autrefois dans les colonies françaises et l'Amérique du Sud, mais ce mouvement s'est ralenti, et le principal débouché est à Paris et à l'intérieur.

Une fabrique d'*espadrilles* écoule en France une partie de sa production, et l'autre dans l'Amérique espagnole.

La fabrication des *parapluies* a pris depuis quelques années un grand développement. Deux maisons de gros et près de cent maisons de détail produisent annuellement une valeur d'environ 4 millions de parapluies, ombrelles et cannes.

TROISIÈME GROUPE. — *Industries de l'ameublement.*

Il existe à Bordeaux plusieurs *fabriques de meubles* de luxe et communs. Pendant longtemps, ces maisons avaient avec succès exporté leurs produits, recherchés par l'étranger. Mais la concurrence du meuble de Paris et du meuble allemand a peu à peu restreint ces expéditions.

Il existe encore plusieurs ateliers à Bordeaux qui se font remarquer par l'élégance de leurs modèles et le fini de leur exécution. On estime à 1 million de francs la valeur annuelle de leurs produits comprenant l'ébénisterie, la tapisserie et le meuble commun. La plupart des marchands de meubles s'approvisionnent à Paris pour le meuble courant.

La *carrosserie* a une importance beaucoup plus considérable. Elle produit annuellement une valeur approximative de 3 à 3,500,000 francs. Elle a un important débouché à l'intérieur, et exporte surtout pour l'Espagne et les colonies. Le bon goût et la solidité des voitures construites à Bordeaux leur ont valu une légitime réputation.

La fabrication des *billards* offre un débouché pour environ 200,000 francs de produits qui se placent partie à l'intérieur, partie aux colonies.

L'industrie des *toiles cirées* pour ameublement, et des toiles et étoffes imperméables pour bâches, toitures et autres usages, fournit annuellement pour 5 à 600,000 francs.

Nous plaçons à côté les fabriques de *nattes végétales* imitant celles de l'Inde et du Japon, dont une seule maison fabrique environ pour 200,000 francs.

Diverses petites fabriques de *brosses* ne produisent pas plus de 75 à 100,000 francs.

Les *fabriques de balais* emploient la tige du sorgho à balai et pour manches des bois de pin et de peuplier. Elles produisent environ 1,500,000 balais d'une valeur de 1 million de francs, qui se vendent à l'intérieur, et s'expédient pour le solde dans l'Amérique du Sud, en Angleterre et en Australie.

Les *marbreries* travaillent principalement les marbres pour l'architecture civile et religieuse, et pour les tombeaux. Les cheminées de marbre sont le plus souvent reçues toutes taillées. Les marbres viennent des Pyrénées, de l'Anjou et des Flandres. Cette industrie fournit 400,000 francs de produits annuels.

Les *ateliers de dorure et d'encadrement* sont nombreux, peu importants et presque tous réunis aux maisons de vente des glaces et vitraux. L'industrie des *glaces* comprend 2 ateliers d'argenture des glaces, plusieurs pour la fabrication des cadres, et une vingtaine pour la dorure.

L'industrie des *verres et cristaux* a plusieurs branches. La fabrication du verre blanc pour flacons à conserves et autres usages est trop peu considérable pour les besoins du commerce. 4 verreries donnent ensemble pour environ 800,000 francs de bocaux et bouteilles de verre blanc et de flacons de parfumerie.

Bordeaux reçoit, en outre, une quantité à peu près égale de bouteilles à huile et à liqueurs et de bocaux à fruits, et de fortes quantités de gobeleterie de table, qui viennent du département des Landes, du Nord, de Lorraine et de Marseille.

La verrerie pour bouteilles est fabriquée par 7 verreries qui occupent près de 700 ouvriers, et emploient 110 chevaux-vapeur. Elles produisent 15 à 16 millions de bouteilles, représentant une valeur approximative de 3,500,000 francs. Le commerce demande encore à Rive-de-Gier, à Lyon, à la Loire et au Nord une quantité à peu près égale de bouteilles.

Les *industries céramiques* de la porcelaine, de la faïence et des poteries communes sont largement représentées.

La manufacture de porcelaine et de faïence Vieillard et Cie jouit aujourd'hui d'une réputation justement acquise en France et à l'étranger. Elle occupe de 1,000 à 1,200 ouvriers et utilise une force de 300 chevaux-vapeur. Elle fait aussi la verrerie. Sa production céramique annuelle est estimée à 2 millions.

On compte en outre, dans le département, une trentaine de petites fabriques de faïence et de poteries de ménage, de formes à sucre, de tuyaux de drainage, de pots à fleurs et à résine. Elles occupent de 160 à 200 ouvriers, et produisent une valeur d'environ 400,000 francs.

Bronzes d'art et d'ameublement. — Il existe 4 ou 5 maisons qui fabriquent avec goût les bronzes d'art et d'ameublement, statues, vases, coupes, lampes, lustres, flambeaux et objets analogues. Nous ne connaissons pas le chiffre de production de cette industrie. Les marchands de Bordeaux reçoivent de Paris une grande quantité de ces articles.

Éclairage. — Cette industrie comprend 2 *stéarineries*, 4 couleries de bougies et 9 fabriques de chandelles. Les stéarineries et couleries de bougies représentent une valeur annuelle d'environ 400,000 francs. Ces fabriques emploient les suifs de l'abattoir, appelés suifs de ville, quelques suifs de Chicago, venus par New-York, et surtout ceux de la Plata.

Les *pétroles* sont raffinés dans deux usines, l'une à Bègles, l'autre en Queyries. Elles reçoivent les pétroles d'Amérique et produisent des huiles propres à l'éclairage, des brais et des matières pour graissage des machines.

Gaz. — La Compagnie actuelle du gaz de Bordeaux a succédé en 1876 à la Compagnie Continentale dont le bail était expiré. Elle possède deux usines, une à Bordeaux et l'autre à La Bastide; elle a une station gazométrique à Bacalan.

Il existe deux autres usines à gaz dans le département, une à Libourne et une à Arcachon.

QUATRIÈME GROUPE. — Industries relatives aux sciences, lettres et arts.

Ce groupe comprend l'imprimerie typographique et lithographique, la gravure, la reliure, la photographie.

Bordeaux compte plusieurs grandes *imprimeries* travaillant avec élégance et distinction. Nous nous bornons à citer les deux

principales, celles de H. Gounouilhou et de A. Bellier et Cie.
On compte une trentaine d'ateliers moins importants.

Ces ateliers impriment les publications scientifiques et littéraires locales, celles demandées par les administrations et par le commerce, ainsi que de nombreux journaux. On évalue à 3 millions année moyenne la valeur des produits de cette industrie.

La *lithographie* qui a pour principal objet la fabrication des étiquettes commerciales évalue à 1.500,000 francs le chiffre de sa production.

La *reliure* a peu d'importance ; on estime à 200,000 francs ses opérations.

La *gravure* sur métaux, sur bois, sur verre, utilisée par les besoins commerciaux pour timbres, cachets, lettres, cartes, prix-courants, mandats, occupe une vingtaine d'ateliers qui font aussi pour la plupart de la typographie et de la lithographie ; quelques-uns de la photogravure.

Les *photographes* comptent à peu près cinq ou six artistes en réputation, Terpereau, Panajou, Parada, Sereni, Artigues, et environ 15 ateliers moins renommés. On estime à 1 million la valeur de leurs produits artistiques et industriels.

CINQUIÈME GROUPE. — Industries minérales.

La contrée est riche en *carrières de pierres* propres à la construction, moellons, pierres tendres et pierres dures.

Les carrières de l'Entre-deux-Mers, de Saint-Émilion, du Fronsadais, de Bourg, de La Roque ; celles de Saint-Macaire, de Langon, de Podensac, et d'autres, fournissent la pierre à bâtir employée à Bordeaux.

Les registres de l'octroi de Bordeaux nous indiquent l'état des entrées de ces matériaux, et donnent une moyenne de 30,000 mètres cubes de moellons, 100,000 mètres cubes de pierres tendre, et 8,000 mètres cubes de pierre dure. La recette d'octroi atteint 200,000 francs.

La *chaux* est fabriquée dans le département par un très grand nombre de petites usines dont chacune ne chauffe que peu de jours par an, et dont les produits ne s'emploient qu'aux usages locaux.

A Plassac-sur-Gironde, près de Blaye, une usine de chaux hydraulique emploie les matériaux provenant des environs. Ses produits, dont la valeur moyenne annuelle est estimée à 150,000 francs, sont consommés dans le département. Arcachon les utilise pour enduire les tuiles qui servent à retenir le naissain des huîtres.

Plâtres. — Il n'existe pas de carrières de plâtre ; mais il y a 5 usines, dont 2 à La Bastide, qui travaillent les plâtres venant de Montmartre. Il existe aussi de petites usines de ce genre à Libourne et à La Réole. Le plâtre de Rouen se charge à Rouen et au Havre pour Bordeaux par navires de 5 à 600 tonneaux. Ces produits servent aux usages de l'intérieur, et partie en est expédiée aux colonies et à la Plata.

Ciment. — Il n'existe pas de fabriques de ciment. Trois usines emploient les ciments d'Angleterre et de Boulogne à la fabrication de tuyaux pour conduites d'eau, aqueducs, égouts, balustres, pierres factices. On évalue à 300,000 francs la valeur de leurs produits.

Tuileries et briqueteries. — Le département compte 290 à 300 petits établissements qui cuisent les argiles du pays pour la tuile, le carreau et la brique. Tous les cantons en possèdent. Dans quelques-uns, notamment à Pessac, on fabrique les briques réfractaires pour fourneaux. Le combustible employé est le bois de pin, branches et fagots, ainsi que la bruyère et l'ajonc épineux des landes.

Presque toute la fabrication est utilisée dans le département ; il en est cependant expédié quelque peu aux colonies et en Espagne.

Produits bitumineux et asphaltes. — Ces produits, venant en grande partie de Seyssel, sont employés pour dallages, trottoirs, passages, cours, par 3 usines, sur lesquelles nous manquons de renseignements.

Houilles. Cokes. Agglomérés. Lignites. Tourbes. — Le traitement des houilles et la fabrication du coke ont lieu dans les usines de la Compagnie du gaz, et dans celles des Compagnies de chemins de fer d'Orléans et du Midi. Elles produisent le coke nécessaire à leurs services, et les briquettes et agglomérés.

Il existe en outre une fabrique particulière de ces briquettes. Aucune usine n'exploite les lignites et les tourbes.

Les lignites ne se présentent qu'en gîtes peu importants, reposant sur l'argile brune dans les parties inférieures du dépôt sableux des landes, et quelquefois dans les argiles du calcaire à astéries. A Béliet, près du ruisseau, le banc a près de 3 mètres d'épaisseur, et les arbres qui le constituent ne paraissent pas entièrement carbonisés. On a rencontré de ces gisements en plusieurs localités, à Saint-Magne, Cestas, Martillac, Pessac, Eysines, Macau, le Bouscat, Bruges, et en suivant la côte de l'Océan, à Arcachon, à Hourtin, au Gurp. Ces combustibles ne sont pas employés.

La tourbe se rencontre dans tous les marais du département, dans ceux de Bordeaux, de Bruges, de Blanquefort, du Médoc. Elle n'est pas exploitée, non plus que la tourbe de feuilles des marais de Benauges, et celle de varechs des marais de La Teste. Sur la rive droite de la Garonne on utilise quelque peu la tourbe des marais d'Ambès et de Saint-Simon. On a exploité celle de Montferrand, de meilleure qualité ; mais cette entreprise a été abandonnée.

Pétroles. — Nous avons déjà parlé, en traitant de l'éclairage, des usines qui raffinent le pétrole venant d'Amérique.

Sels. Marais salants. — Cette industrie, qui occupait autrefois de vastes bassins sur les bords de la Gironde, au Verdon, ainsi qu'à La Teste et à Arcachon, est à peu près abandonnée.

Industries métallurgiques.

Le fer des landes a longtemps été traité dans des usines locales qui employaient le combustible, bois résineux et bruyères, que fournissait le sol. Jusqu'en 1860 ces *hauts fourneaux* et ces *forges,* protégés d'ailleurs par les droits de douane très élevés qui frappaient les fers étrangers, ont pu donner une production moyenne de 2,500 à 3,000 tonnes. En 1840 cette production était fournie par 10 usines.

Après 1860, la plupart de ces usines durent éteindre leurs feux.

Seules, celles de Beaulac, de Labouheyre et de Bacalan, munies d'un outillage perfectionné et de capitaux suffisants, ont pendant plusieurs années continué à fonctionner. Leur production s'est élevée en 1874 à 10,500 tonnes de première

et deuxième fusion. En 1876, elle était réduite à 5,500 tonnes de fonte et 944 tonnes de fer. En 1877, 2 usines seulement existaient.

Leur approvisionnement en minerai et en combustible ne pouvait se faire qu'avec des produits éloignés de l'usine et coûteux de transport. La rareté du minerai des landes, la nécessité de faire venir le minerai du Périgord et d'Espagne, le charbon de l'Aveyron ou de l'Angleterre, occasionnaient des frais qui rendaient toute concurrence impossible non seulement avec les fers étrangers, mais même avec les fers français.

Fonderies de cuivre, bronze, étain, zinc. — 10 usines fondent ces métaux pour la mécanique, la robinetterie et divers objets d'art. 2 d'entre elles, à Saint-Émilion et à Bordeaux, s'occupent de la fonderie des cloches pour églises, gares, écoles, navires. Cette industrie emploie les cuivres bruts du Chili, les vieux cuivres de chaudronnerie et de doublage des navires ; les étains de Banca et de Malacca, ceux d'Angleterre; les zincs de Silésie. Ces produits sont évalués à 3 millions.

Construction de machines industrielles. — De nombreux ateliers construisent des machines à vapeur et du matériel de chemins de fer. Nous nous bornons à mentionner les ateliers de la Compagnie des chemins de fer du Midi, et ceux des bateaux à vapeur, dont les produits n'entrent pas dans le commerce. Les anciens ateliers Cousin et fils frères, Dietz et Cie et Darriet, fabriquent le matériel mécanique des usines, les machines à vapeur fixes et locomobiles. Les anciens Ateliers bordelais devenus la Société Dyle et Bacalan fabriquent aussi le matériel des chemins de fer.

8 ou 10 ateliers moins importants s'occupent également de la fabrication de l'outillage industriel.

Les *fonderies pour la marine*, les pompes, les instruments agricoles, les poteries en fonte, les laminages et fonderies de plomb, les fils de fer, les coffres-forts, poids et balances, occupent environ 60 ateliers et de nombreuses petites fabriques dont les produits ne s'exportent que pour une faible partie.

La *grosse chaudronnerie* compte 4 grands ateliers, 6 moins importants, et une dizaine de petits. Les premiers fabriquent les chaudières pour machines à vapeur, qui ont une réputation méritée, les pompes et machines hydrauliques, les appareils de distillation.

L'ensemble de ces industries métallurgiques produit environ 8 millions sans tenir compte des ateliers privés de la Compagnie du Midi ou des autres Compagnies, qui ne livrent pas leurs produits au commerce.

Nous nous bornons à mentionner quelques ateliers d'*armes de chasse* peu importants qui se bornent à mettre en œuvre les canons de fusil qu'ils reçoivent de Saint-Étienne, de Paris et de Liège; quelques petits ateliers de coutellerie.

Nous signalons l'importance de la fabrication des *capsules métalliques* pour bouteilles, et celle des flacons et *boîtes de fer-blanc* pour conserves alimentaires, qui représentent une valeur annuelle de plus de 1,200,000 francs.

SIXIÈME GROUPE. — Produits chimiques. Engrais.

Nous avons déjà parlé, dans les industries de l'éclairage, de celle des bougies et des chandelles.

L'industrie des *savons* et celle de l'*amidon* ne sont pour ainsi dire plus représentées à Bordeaux. Il y a beaucoup de marchands de ces produits, mais il n'y a presque plus de fabricants.

La fabrication des *engrais* est plus favorisée. La Société anonyme des Produits chimiques agricoles est la plus importante de ces usines; 5 ou 6 autres s'occupent de la production des sulfates d'ammoniaque, des sulfures de carbone, des nitrates et phosphates de soude et de potasse, des sulfates de fer et de cuivre, et de tous les produits de ce genre employés dans l'agriculture et surtout dans le traitement des vignes phylloxérées. 2 entreprises de vidange principales et 3 ou 4 moins bien outillées ajoutent leurs matières préparées à la masse des engrais chimiques. Les engrais provenant du nettoiement de la ville augmentent cette masse d'environ 80,000 tonnes.

Mentionnons pour mémoire 2 petites fabriques de *noir animal* pour les usages des raffineries de sucre.

Les *salpêtres* employés dans l'agriculture sont préparés pour l'industrie privée, par quelques usines, qui livrent aussi à l'État quelques salpêtres raffinés. La *manufacture de poudres et salpêtres* établie par l'État à Saint-Médard et à Bordeaux

achète les salpêtres bruts au commerce, les raffine et les convertit en poudre de mine, de guerre et de chasse. L'État seul opère la fabrication et la vente de ces produits. Son usine n'entre pas dans le cadre commercial de notre étude, d'autant plus que le chiffre de sa fabrication est essentiellement variable et sujet aux fluctuations dictées par les besoins du ministère de la guerre.

Nous classons parmi les produits chimiques ceux obtenus par la *Manufacture nationale des tabacs*. Celle-ci fournit des cigares et des tabacs de diverses sortes, dont l'ensemble atteint le poids de 1,500,000 kilogrammes et le prix de vente de 15 millions.

La fabrication des *cristaux de tartre* compte environ 10 usines à Bordeaux et aux environs. Elles emploient des lies de vins du pays et des tartres du Midi, d'Espagne et du Portugal. Ces produits, qui représentent une valeur de 7 à 800,000 francs par an, sont expédiés en Angleterre et aux États-Unis pour les fabriques d'acide tartrique et de crème de tartre de ces pays.

SEPTIÈME GROUPE. — *Industries du bois.*

Dans ces industries nous comprenons celles qui se rattachent aux constructions maritimes, à l'architecture et aux travaux publics, au commerce des vins, aux bois de teinture, et à diverses industries spéciales.

Nous rangeons les *constructions maritimes* parmi les industries du bois, quoiqu'elles se servent aussi beaucoup de fer.

Nous avons fait l'histoire, aux époques précédentes, des chantiers maritimes de Bordeaux.

La moyenne annuelle des grandes constructions navales était, dans la période précédente, de 1860 à 1870, d'environ 30 navires jaugeant 14,000 tonneaux. M. E. Feret constate, dans sa statistique, que de 1871 à 1875 elle descendit à 8 navires et 4,000 tonneaux.

Les grands chantiers n'existaient plus qu'à Bacalan, sur la rive gauche, et en Queyries et à Lormont, sur la rive droite; encore étaient-ils souvent inoccupés, ou n'avaient de travail

que pour des réparations navales, ou même que pour des constructions industrielles étrangères à la marine.

Cette situation s'est encore aggravée depuis. L'État a fait quelques commandes ; et il a été lancé pour son compte, en 1876, par Labat, le petit bugalet en fer *le Mulet;* en 1881, par Bichon frères, le transport-hôpital *le Vinh-Long*, les deux bugalets en fer *le Kervallon* et *le Port-Saïd;* par la Compagnie Dyle et Bacalan, l'aviso en fer *l'Écureuil*, et le remorqueur en fer *le Bayard;* en 1882, par Chaigneau, la citerne à vapeur *le Fouras;* en 1883, par le même, *l'Akba;* et par la Compagnie Dyle et Bacalan, les citernes *la Désirée* et *le Cosmos;* en 1884, par la Société de la Gironde, le transport *la Gironde;* par Dyle et Bacalan, les avisos *Pingouin* et *Salamandre;* en 1885, par la Société de la Gironde, le garde-côtes cuirassé *le Requin*. En 1886, il y avait en construction sur les chantiers de la Sociéte de la Gironde, plusieurs torpilleurs qui devaient être lancés en 1887.

La marine marchande ne fit que de rares demandes. La plus importante fut celle des deux grands paquebots *le Château-Margaux* et *le Château-Yquem*, construits en 1884, pour la Compagnie bordelaise de Navigation de Bordeaux à New-York.

Les deux autres grands paquebots de la Compagnie, le *Château-Lafite* et le *Château-Léoville*, ont été achetés en Angleterre et francisés.

L'achat des navires étrangers enlevait un aliment aux constructions maritimes locales. En 1878, 1879, 1881, ces achats ne s'élevèrent qu'à 750,000 francs en moyenne ; mais ils furent de 3,975,300 francs en 1882, de 2,186,450 francs en 1883, 1,007,325 francs en 1884. Ils n'existèrent pas en 1885 ni en 1886.

Les *industries auxiliaires des chantiers de construction* ne comptèrent plus sur les fournitures à faire aux navires de long cours ni du grand cabotage, devenus rares sur les chantiers. Mais elles conservèrent une certaine activité pour les navires et barques d'un plus faible tonnage et destinés surtout au petit cabotage.

La *poulierie*, dont on faisait autrefois grand emploi pour les poulies des navires à voiles, a vu diminuer ses affaires par suite du remplacement de ceux-ci par les navires à vapeur. 6 ateliers, dont un à vapeur, fabriquent annuellement pour

70,000 francs de poulies, dont le rouet est fait en bois de gayac des Antilles, et la chape en bois d'orme du pays.

Les *avirons* sont faits avec du bois de frêne de première qualité. On en fabrique de 18 à 20,000 par an, représentant 180 à 200,000 francs, et dont une seule maison fournit à peu près la moitié.

Les bois de construction pour l'architecture et les travaux publics viennent principalement du Nord, et forment l'élément d'une importation dont le chiffre atteint 20 à 25 millions par an, en y comprenant les merrains.

Les bois blancs venant de Suède, Norwège, Russie et Prusse, sont travaillés, débités, rabotés, bouvetés, découpés, par 12 scieries mécaniques, qui travaillent aussi les bois de chêne. Le bois de pin du pays est débité par de nombreuses scieries établies dans les landes.

Tonnellerie. — Des *scieries spéciales*, à ruban sans fin, débitent les bois merrains pour la tonnellerie, qui emploie aussi beaucoup de bois refendus à la main.

La récolte moyenne des vins rouges et blancs de la Gironde produit environ 350,000 tonneaux, qui exigent 1,400,000 barriques neuves. Ce qui, au prix de 160 francs la douzaine, représente une somme annuelle de 18,666,000 francs. Le logement des vins d'opération et des eaux-de-vie exige environ un quart en plus.

Ces barriques sont construites la plupart en bois de chêne de Bosnie, dans plus de 700 ateliers, dont 140 à Bordeaux, et les autres principalement à Barsac et aux environs de Langon. Les barres des barriques sont faites en bois de pin et les chevilles en bois de châtaignier. Cette fabrication emploie 18 à 20 millions de douelles en bois de chêne.

Caisses.— Les caisses pour le transport des vins en bouteilles se font en général avec le bois de pin des landes, exceptionnellement en sapin du Nord. Elles sont faites à la main ou à la machine ; deux ateliers principaux fournissent chacun environ 1,500 caisses par jour. Le chiffre annuel s'élève de 3 à 4 millions de caisses, représentant une valeur de 2,500,000 à 3 millions de francs.

Bouchons. — On compte à Bordeaux environ 35 fabricants de bouchons qui emploient le liège de Nérac et des landes, celui d'Algérie, d'Espagne, de Corse, d'Italie et du Portugal.

Les bouchons sont triés et coupés à la main. On a essayé à diverses reprises des machines ; on continue ces expériences.

180,000 kilos de liège, travaillés à Bordeaux, fournissent environ 10 millions de bouchons évalués à 400,000 francs. Mais cela ne suffit pas à la consommation. Il est encore nécessaire de recevoir des Landes, du Lot-et-Garonne, du Var et de la Provence près de 100 millions de bouchons.

Industries diverses. — D'autres industries du bois existent en outre. Nous les citons rapidement.

1 usine à vapeur et 7 usines à manège fabriquent pour environ 100,000 francs de *bois découpés* pour la décoration des chalets, maisons de campagne et garnitures de toiture.

Les *bois injectés* par le procédé Boucherie, ou créosotés, sont préparés dans plusieurs usines, et employés à un grand nombre d'usages : échalas pour vignes, tuteurs pour arbres, poteaux télégraphiques, traverses pour chemins de fer, et pour les clôtures en treillage et fil de fer appelées clôtures de la Gironde. Nous avons parlé des poteaux de mine et des bois résineux.

L'industrie des *pâtes à papier*, faites avec le bois de pin, constitue la transition pour arriver à la papeterie et aux cartonnages. Les usines de papier chiffon et de papier paille ont une grande importance relative. Celle de papier chiffon de Montfourat rivalise avec les meilleures papeteries d'Angoulême ; celles de papier paille pour emballages du Ciron ont un bon débouché intérieur, et expédient surtout au Brésil et dans l'Inde.

L'industrie du *cartonnage* possède environ 16 ateliers qui fabriquent la poche et la boîte à bonbons, et la boîte à prunes pour l'exportation.

Nous citons encore l'industrie des *enveloppes de paille* pour bouteilles ; et en dernier lieu celle de la préparation des *bois de teinture* qui, dans les trois usines à vapeur de Bordeaux, du Tondu et de Beautiran, pulvérise les bois étrangers propres à fournir les couleurs jaune, verte et rouge.

Nous avons étudié rapidement, mais avec soin, la production des industries actuelles du département de la Gironde. Nous devons faire remarquer que pour connaître exactement le mouvement total de cette production, il ne faut pas additionner

le résultat de chacune de ces industries. Ce serait commettre des doubles emplois considérables, parce que chacune de ces industries emprunte à une autre une partie de sa production. Ainsi la minoterie fournit la farine aux pâtes alimentaires, à la biscuiterie, à la boulangerie; la caisse de vins en bouteilles résume le travail du fabricant de bouteilles, de bouchons, de capsules, d'étiquettes, de paillons et de la caisse elle-même.

D'autre part notre impression générale est que les chiffres dont nous avons trouvé les indications fournies par les industriels eux-mêmes ou par les documents statistiques, sont exagérés sur beaucoup de points. Ainsi M. Feret, qui ne porte que des chiffres non additionnés il est vrai, constaterait, si nous faisons cette addition, une valeur moyenne annuelle des produits fabriqués dans la Gironde s'élevant 309,480,500 francs.

Nous n'acceptons guère que les deux tiers de ce chiffre, doubles emplois déduits, et nous portons à 225 millions de francs la production industrielle dans sa moyenne annuelle.

Article 3. — *Consommation.*

Population. — Nous avons indiqué la production agricole et industrielle, les voies de transport à l'intérieur de cette production; il nous reste à indiquer la consommation de ces produits, soit à l'intérieur soit à l'extérieur. Nous allons nous occuper de la consommation effectuée par le commerce intérieur.

Le chiffre de la population du département et de la ville est une des données de la consommation locale.

Dans la période historique qui nous occupe, le département de la Gironde, l'arrondissement de Bordeaux et la ville elle-même, ont eu :

	Le département.	L'arrondissement.	La ville.
1872....	705.149 habts	381.966 habts	194.055 habts
1881....	748.703	428.176	221.305
1886....	775.839	461.071	238.099

Quant à la population de la ville, il faut remarquer qu'elle s'est accrue depuis le 18 mai 1864 par l'annexion au périmètre

de la ville des territoires suburbains compris dans la ligne actuelle du boulevard de ceinture et de celui de la commune de La Bastide.

Au point de vue de la nationalité, la population de Bordeaux compte pour la ville, 231,845 Français et 7,054 étrangers. Parmi ces derniers sont : 2,845 Espagnols ; 1,302 Allemands ; 995 Anglais, Écossais ou Irlandais ; 464 Suisses; 364 Américains du Nord et du Sud ; 293 Belges.

La division de la population faite d'après le recensement de 1886 nous paraît un peu arbitraire.

Elle comprend, pour Bordeaux :

1° Le groupe agricole, composé de 5,678 individus, horticulteurs, pépiniéristes, maraîchers;

2° Le groupe industriel, comprenant 70,922 individus ;

3° Le groupe commerçant, porté à 78,617 personnes ;

4° Le groupe des transporteurs par terre et par eau, porté à 12,633 personnes.

Nous nous sommes déjà occupé du groupe agricole et du groupe industriel dans le département. Le groupe commerçant de Bordeaux a reçu une légère augmentation depuis 1881, époque où il figurait pour 77,621. On le divisait en : banquiers, commissionnaires, marchands en gros : 3,218 patrons, 24,969 employés; marchands au détail, boutiquiers: 8,288 patrons, 35,423 employés ; hôteliers, cafetiers, cabaretiers, logeurs : 4,218 patrons, 17,229 employés.

Le groupe des transporteurs par terre et par eau comprend tout le personnel de la marine marchande, cabotage et long cours, et les canotiers; tout le personnel des chemins de fer, des postes, des télégraphes, des voituriers, et compte 12,633 individus. La marine entre dans ce chiffre pour 4,136 individus.

Les groupes des fonctionnaires, des professions libérales, des administrations, de la force publique, ne peuvent compter dans la revue du commerce que comme consommateurs.

Émigration. — L'émigration n'enlève à la France qu'un petit nombre de ses habitants.

En 1881, alors que l'Angleterre comptait 180,000 émigrants environ, l'Allemagne plus de 100,000, la Suède 64,000, l'Italie 32,000, la France n'en avait que 3,751.

Sur ce chiffre la région du Sud-Ouest, desservie par Bordeaux, fournissait la plus forte partie de ce contingent venant pour

la plupart du pays basque français, et, suivant une tradition déjà ancienne, allant rejoindre les Basques établis sur les rives de la Plata. Le département de la Gironde n'apportait lui-même qu'un faible appoint à ce mouvement. Depuis 1870 jusqu'en 1874 le mouvement d'émigration s'est élevé à 5,179. Soit une moyenne annuelle de 1,295. La moyenne descend à 442 pour les trois années suivantes, et à 88 pour la période qui commence en 1878.

D'un autre côté un plus grand nombre de Basques et d'étrangers est venu prendre passage à Bordeaux. Il n'a pas toujours été tenu compte régulier de la nationalité des passagers d'entrepont. Voici le nombre des émigrants :

ANNÉES	FRANÇAIS	ÉTRANGERS	PASSAGERS d'entrepont NON CLASSÉS	TOTAUX
1879	1.921	3.633	820	6.374
1880	1.287	2.345	1.094	4.726
1881	958	4.099	3.177	8.234
1882	1.512	6.491	3.649	11.652
1883	976	8.908	4.086	13.970
1884	»	»	»	9.333
1885	»	»	»	10.988

On calcule que ces émigrants ont dû verser aux chemins de fer français, aux paquebots, aux hôteliers et aux divers marchands une moyenne de 250 francs par tête ou environ 2,500,000 francs par an.

Impôts. — Le chiffre des impôts payés par le département nous donne des indications utiles sur la production agricole par l'impôt foncier et l'enregistrement, sur la consommation et le commerce par les contributions indirectes et les recettes de douanes.

Voici le chiffre des impôts que paie au trésor le département de la Gironde.

Nous prenons comme type l'année 1883 :

Contributions directes	10.188.386 11
Taxes assimilées	516.476 47
Enregistrement	12.853.247 13
Timbre	5.986.596 80
A reporter	29.544.706 51

Report......	29.544.706	51
Domaines et forêts....................	290.949	48
Douanes..........................	30.940.039	64
Contributions indirectes................	27.830.738	19
Portes et fenêtres......................	4.004.893	»
Télégraphes..........................	872.373	31
3 pour 100 sur valeurs immobilières......	189.519	75
Université.........................	437.549	09
Amendes judiciaires....................	325.033	81
Retenues et divers......................	522.917	33
Divers...........................	1.231.505	91
Total du budget ordinaire.......	96.190.226	02
Budget sur ressources spéciales...	10.376.531	41
Total............	106.566.757	43

Octrois du département. — La ville de Bordeaux n'est pas seule soumise aux droits d'octroi : 18 autres villes du département y sont assujetties.

La population soumise à l'octroi est de 286,018 individus.

Le produit total des octrois s'élève à 6,169,902 francs en moyenne ; sur lesquels les frais de perception sont de 864,041 francs, laissant un produit net de 5,305,861 francs.

L'*octroi de Bordeaux* à lui seul forme la plus grande partie de cette recette.

Les objets soumis à l'octroi par la loi du 23 floréal an VII formaient cinq catégories : boissons et liquides, comestibles, combustibles, fourrages, matériaux. Il fut ajouté plus tard une sixième catégorie sous le titre d'objets divers.

Les recettes brutes de l'octroi de Bordeaux de 1803 à 1823 se maintinrent à une moyenne de 1,430,000 francs. Elles n'augmentèrent que peu de 1823 à 1833, à la moyenne de 1,565,000 francs environ ; de 1833 à 1853 elles arrivèrent à 2,060,000 francs ; puis de 1853 à 1863 à 2,541,000 francs.

Dans la période dont nous nous occupons, elles ont monté de 1863 à 1873 à la moyenne de 3,598,000 francs.

De 1876 à 1883 la moyenne est de 4,551,548 francs.

En 1883 le chiffre est de..... F.	5.453.775
En 1884 »	5.481.762
En 1885 »	5.358.918

Ces chiffres se décomposent ainsi :

	1883	1884	1885
Boissons et liquides...	1.775.559	1.184.785	1.088.815
Comestibles.........	2.559.302	2.586.761	2.602.804
Combustible.........	536 568	543.478	552.170
Fourrages..........	421.567	417.368	414.239
Matériaux..........	685.185	676.796	597.842
Objets divers.......	75.592	78.571	105.442
	6.053.773	5.487.759	5.361.312

Nous allons nous occuper rapidement des plus importants articles de consommation.

Et d'abord de la *consommation alimentaire.*

Les *boissons* et les *liquides* forment le premier article sujet à l'octroi.

Le nombre des débitants de boissons assujettis à l'exercice dans le département de la Gironde est de 9,180 ; dans ce chiffre Bordeaux figure en 1886 pour 2,914. Ce nombre a considérablement augmenté : il a décuplé depuis trente ans.

1836....	99.062	habitants.	269	débits.	proportion	1 sur 368.
1856....	123.935	»	1.082	»	»	1 sur 114.
1870....	194.241	»	1.673	»	»	1 sur 116.
1876....	215.140	»	1.936	»	»	1 sur 111.
1880....	221.305	»	2.345	»	»	1 sur 94.
1886....	240.582	»	2.914	»	»	1 sur 82.

La quantité de vins et autres boissons consommés à Bordeaux nous donne les chiffres suivants :

	QUANTITÉS PAR HECTOLITRES				
	1856	1866	1876	1884	1885
Vins........... Hos	145.600	331.444	398.760	463.770	453.155
Droits perçus.. F.	174.721	397.620	445.512	556.722	544.784
Cidres......... Hos	470	45	163	1.183	879
Alcools........ »	2.655	3.743	3.757	10.392	10.026
Bière.......... »	16.330	23.800	18.710	17.117	15.909
Vinaigre....... »	931	955	822	5.513	4.851

La consommation moyenne par habitant est de :

Vin.	Alcool.	Bière.
—	—	—
2 hectos 18.	4 litres.	8 litres.

Le second groupe de produits soumis à l'octroi est celui des *comestibles.*

Le *pain* ne figure pas dans ce groupe. Il est manutentionné par 241 boulangers. La consommation moyenne annuelle s'élève à 35,707,300 kilos. La proportion donne par habitant 154 kilos.

Le prix moyen du kilo, première qualité, a été de 44 à 45 centimes, et celui de seconde qualité de 39 à 40 centimes.

La consommation de *viande fraîche* venant des abattoirs a été en 1884, prise pour année type, de :

Bœuf	8.177.400	kil.
Veau	1.840.745	»
Mouton, chèvre, agneau	3.192.655	»
Porc	3.340.720	»
Total	16.551.520	»
Viandes abattues venant du dehors	898.080	»
Total	17.449.600	kil.

L'abattoir a reçu :

	1884	1885
	—	—
Bœufs	15.826	17.128
Vaches	4.602	3.132
Veaux	28.725	28.450
Moutons	112.554	111.997
Agneaux	44.052	44.760
Chèvres	94	132
Porcs	40.048	37.150

A quoi il faut ajouter :

Chevaux	384	474
Mulets	10	28
Anes	38	43

L'*abattoir* est alimenté par le Marché au bétail. Ce marché pour la vente du bétail sur pied est exploité par une Société formée en 1866 et dont le bail va jusqu'au 31 décembre 1896.

Le prix du bail perçu par la Ville est de 15,000 francs par an. La Ville a droit, en outre, au partage des bénéfices. Cette part s'est élevée en 1884 à 31,403 fr. 35 et en 1885 à 50,358 fr. 30.

Le mouvement du *marché* dans ces deux années a été :

	1884	1885
	—	—
Bœufs	20.136	21.039
Vaches	5.324	4.200
Veaux	32.080	31.513
Moutons	136.053	135.819
Agneaux	38.217	39.964
Porcs	66.021	63.913

La viande est vendue dans les divers marchés et dans les boucheries. Il existe 266 étaux de bouchers, dont 70 au Grand-Marché, 42 à celui des Grands-Hommes, 11 aux Capucins, 10 au marché des Chartrons, 5 à celui de Lerme, et 128 dans les différents quartiers de la ville.

La vente à la criée pour les viandes de boucherie a été organisée par un arrêté du 21 février 1885 sur la base de la liberté du factorat, qui reste soumis aux règlements d'ordre et d'hygiène. La liberté du factorat a commencé en avril 1885. La criée a donné pour les neuf derniers mois de 1885 un chiffre de vente de 219,859 kilos, vendus 256,330 francs; et pour l'année 1886 4,98,800 kilos, vendus 441,838 francs, soit environ 97 centimes le kilo.

L'*Annuaire économique* de la Gironde a donné des prix moyens des viandes de toutes catégories, desquels il résulterait que ces prix se seraient abaissés d'avril 1885, date de la liberté du factorat de la criée, au 31 décembre 1886, du chiffre de 1 fr. 54 à celui de 89 centimes.

Ces moyennes peuvent s'appliquer aux ventes à demi-gros, faites aux revendeurs à la criée des halles, mais le prix de la viande à l'étal a toujours été en augmentant; et si les économistes de cabinet se donnaient la peine d'aller eux-mêmes marchander leur beefsteak au marché, ou seulement de consulter leur cuisinière, ils auraient une moins grande confiance dans les mercuriales officielles et ils seraient convaincus qu'au 31 décembre 1886, malgré toutes les moyennes, il n'est pas possible au consommateur d'obtenir un

kilo de viande de qualité moyenne pour 89 centimes; ni même pour ce prix la livre de 500 grammes fournie par le boucher y compris les os.

Continuons la revue de la consommation alimentaire de Bordeaux, en prenant pour type les années 1884 et 1885.

Les *viandes de charcuterie*, *lards*, *graisses*, donnent :

	1884			1885		
	QUANTITÉS	TAUX	RECETTE d'octroi	QUANTITÉS	TAUX	RECETTE d'octroi
	Quint. métr.	Le quintal.		Quint. métr.	Le quintal.	
Graisse..........	4.622	7	32.357	5.120	7	35.838
Lard salé........	362	7	2.533	169	7	2.581
Charcuterie	3.316	10	35.164	3.799	10	37.995
Abats	285	5	3.699	290	5	5.817

Pendant les mêmes années la consommation des *poissons* et des *huîtres* est la suivante :

	1884			1885	
	QUANTITÉS	TAUX	RECETTE d'octroi	QUANTITÉS	RECETTE d'octroi
	Quint. métr.	Le quintal.		Quint. métr.	
Poissons fins................	5.942	15	89.127	5.913	86.723
Poissons communs..........	13.278	3	39.386	13.472	40.417
Poissons salés	232	1	231	392	392
Huîtres vertes	3.258	8	26.062	3.345	26.782
Huîtres de gravette	9.440	3	28.320	16.179	48.537

Pour les autres produits d'alimentation :

	1884			1885	
	QUANTITÉS	TAUX	RECETTE d'octroi	QUANTITÉS	RECETTE d'octroi
Truffes et objets truffés.....	12.165 kos	1.20 le ko	14.598	10.250 kos	12.297
	Quint. métr.	Le quintal		Quint. métr.	
Gibier......................	1.086	25	27.148	1.221	30.524
Volaille et lapins	22.620	15	339.734	24.280	367.713
Beurres	4.406	10	44.058	4.145	41.450
Fromages secs	9.487	10	94.873	10.038	100.386
Conserves (viandes).........	»	»	»	»	»
Légumes, poissons..........	2.458	10	24.585	2.816	28.160
Fruits secs..................	1.588	10	15.985	1.561	15.619
Citrons, oranges	13.291	6	79.786	11.221	67.329

Nous avons donné les chiffres généraux des recettes de l'octroi pour les combustibles, les fourrages et les matériaux.

Le bois à brûler d'essences dures paie 1 fr. 25 le stère, et d'essence tendre 50 centimes. Le charbon de terre et le coke, 10 centimes par 100 kilos.

Parmi les matériaux, les deux articles importants sont les bois de construction et les pierres à bâtir.

L'ensemble des taxes d'octroi est plus modéré que dans les autres grandes villes de France, Lyon, Marseille, Rouen, Nantes, Lille, Toulouse.

Nous terminons en indiquant les *recettes du budget de la ville* pour 1883 et 1884, prises pour type de la période.

RECETTES ORDINAIRES :

	1883	1884
Impositions communales	709.279 89	723.588 62
Abonnement aux eaux	632.540 60	659.695 38
Ferme du plaçage	603.815 46	604.915 36
Poids public	244.758 66	252.077 76
Octroi	5.453.941 82	5.481.885 88
Abatage	285.309 18	288.547 30
Recettes diverses	1.076.681 71	1.071.478 83
Totaux	9.006.327 32	9 082.189 13

CHAPITRE IV

Commerce extérieur.

Article premier. — *Navigation.*

§ 1. conditions de la navigation.

Loi sur la marine marchande.

La loi qui régit la constitution de la marine marchande est une de celles qui intéressent le plus vivement le commerce.

A la suite de la guerre d'Allemagne les Chambres avaient dû établir de nouveaux impôts. Elles avaient notamment augmenté les droits de douanes sur diverses matières premières et certains objets fabriqués servant à la construction des navires. La loi du 12 juillet 1873 portait que le gouvernement ferait étudier les moyens les plus efficaces pour venir en aide à la marine marchande.

Une Commission d'étude fut instituée le 15 octobre 1873.

Le remarquable rapport du célèbre ingénieur de la marine Dupuy de Lôme fut adopté par la Commission le 24 octobre 1874. Une proposition de loi fut déposée au Sénat par M. Vandier, sénateur; peu après, une proposition analogue fut déposée à la Chambre des députés par MM. Lecesne et Lachambre, tandis que le ministre du commerce, M. Teysserenc de Bort, présentait le projet du gouvernement.

La loi nouvelle pouvant entraîner un engagement financier de l'État pour le paiement des primes qu'il était question d'accorder, le Sénat crut devoir laisser l'initiative à la Chambre des députés.

La loi intéressait à un point de vue différent les constructeurs de navires, les armateurs et les chargeurs. Les premiers demandaient l'exemption de tous droits de douanes sur les matières premières servant à la construction, bois, fers, cuivres, cordages, machines à vapeur; les seconds, divisés entre eux, demandaient le rétablissement des surtaxes de pavillon ou tout au moins des surtaxes d'entrepôt précé-

demment en usage; les autres réclamaient diverses primes de navigation.

La Chambre des députés accepta, le 18 juillet 1880, le projet de loi présenté par le gouvernement; et, après discussion au Sénat, la loi fut définitivement votée en février 1881.

Elle affranchit du pilotage les navires à voiles de moins de 80 tonneaux, et les navires à vapeur de moins de 100 tonneaux. Elle détermina les droits de mutation pour achat d'un navire français au droit fixe de 3 francs, et pour achat d'un navire étranger à 2 francs par tonneau de jauge.

Elle alloua aux constructeurs de navires des primes calculées par tonneau de jauge brute, pour les bâtiments, appareils et chaudières à vapeur, en suppression de l'admission en franchise des matériaux de construction accordée par les lois de 1866 et renouvelée en 1879.

Elle accorda une prime de navigation aux navires français construits en France et employés à la navigation à voile et à la navigation à vapeur, et la moitié de cette prime pour les navires francisés. La prime fut fixée, par tonneau de jauge nette et par mille marin parcouru, à 1 fr. 50, avec décroissance par année durant une période de dix ans. La première année, 1881, la marine marchande reçut une prime de 3 millions ; en 1882 elle reçut 4 millions ; en 1884, 14 millions.

Cette loi fut jugée favorable à la marine marchande par la Chambre de commerce de Bordeaux. Elle ne satisfaisait pas toutefois les vœux que la Chambre avait exprimés.

Dans le but d'augmenter le nombre de nos marins et de permettre à notre excellent et solide personnel de cabotage de se livrer à la navigation sur les côtes d'Afrique et d'Amérique, la Chambre de commerce de Bordeaux avait demandé : 1° la modification de la loi du 3 brumaire an IV, dans le but de rendre aux marins les garanties de droit commun accordées aux soldats de l'armée de terre par la loi du 27 juillet 1872 ; 2° la liberté de la pêche côtière, comme autrefois ; c'est-à-dire de cesser d'inscrire comme marins forcés les jeunes gens se livrant à la petite pêche, en leur laissant l'option, au moment du tirage au sort à vingt ans, d'effectuer leur service obligatoire sur terre ou sur mer ; 3° l'extension des limites du grand cabotage jusqu'aux deux grands caps du sud de l'Atlantique, le cap Horn et le cap de Bonne-Espérance, ce qui aurait

permis à nos marins côtiers, en usant du canal de Suez et du futur canal de Panama, à la construction duquel on travaillait, de visiter la côte orientale d'Afrique et les côtes occidentales de l'Amérique.

Grandes voies de communication maritimes.

Nous venons de parler du canal de Panama.

L'ouverture de ce canal paraissait prochaine et donnait au commerce de Bordeaux l'espérance de voir s'ouvrir de vastes horizons.

La souscription des actions, offerte au public par la Compagnie concessionnaire formée par M. Ferdinand de Lesseps, malgré l'illustration de son président et le succès remarquable du canal de Suez, n'avait pas réussi à constituer le capital demandé. L'activité personnelle, la persévérante énergie de M. de Lesseps, qui vint faire des conférences à Bordeaux, des explorations et des études faites dans l'isthme de Panama par des ingénieurs dont plusieurs avaient été emmenés avec lui de Bordeaux par M. de Lesseps, des prospectus séduisants, la plus large publicité prodiguée sous toutes les formes, amenèrent la formation, avec le concours de quelques maisons de crédit et les capitaux réunis d'un grand nombre de souscripteurs, des fonds nécessaires à la constitution de la Société ; et plus tard la réalisation d'un chiffre considérable par diverses émissions d'obligations.

Pendant que les travaux étaient en cours d'exécution, la Chambre de commerce accueillit favorablement l'invitation que lui adressa M. de Lesseps de désigner un délégué pour faire partie de la Commission qu'il constituait pour se rendre à Panama afin de constater l'état d'avancement des travaux.

La Chambre nomma son délégué, et sur le rapport que celui-ci fit à son retour, elle exprima l'espoir que ces travaux seraient terminés à peu près à l'époque indiquée, et insista auprès du ministère pour qu'il favorisât les mesures nécessaires pour mener à bonne fin cette œuvre gigantesque qui devait, espérait-on, exercer une influence considérable sur le commerce général de la France et sur celui de Bordeaux en particulier.

Telle était la situation au mois de décembre 1886, au moment où s'arrête notre étude.

§ 2. NAVIGATION A VAPEUR.

La transformation de la navigation à voile en navigation à vapeur ne peut échapper à notre attention, non plus que l'importance de la création de nouvelles lignes développant un service régulier soit avec la France, soit avec l'étranger.

Les avantages de l'existence d'une ligne régulière de navires à vapeur sont nombreux et incontestables. Ils offrent la rapidité et la régularité du service, et par la multiplicité des traversées, par celle de l'emploi multiple du même capital, amènent l'économie et l'abondance du fret. La voile cède la place à la vapeur, comme le roulage au chemin de fer.

Sous l'influence de ce puissant moyen de transport maritime, le mouvement général de la navigation à Bordeaux, facilité par les lois de douanes de 1860, a pris une grande extension.

Le tonnage total s'élevait en 1830 à....... 215.151 tx
En 1840, à.............................. 279.503
En 1850, à.............................. 317.833
Il double en 1860 .... 659.357
Il double encore sur 1860 en 1870........ 1.139.142

Il a encore doublé sur ce dernier chiffre en 1880 et atteint 2,208,768 tonneaux et dépassé ce chiffre les années suivantes pour arriver depuis 1884 à 2,500,000 tonneaux. Il a décuplé depuis 1830 et 1840.

Si nous comparons le nombre et le tonnage des navires à voiles et des navires à vapeur attachés au port de Bordeaux, nous constaterons la prédominance croissante de la vapeur.

	NAVIRES A VOILES		NAVIRES A VAPEUR	
	NOMBRE	TONNAGE	NOMBRE	TONNAGE
1850	373	66.039	7	535
1860	425	122.112	12	1.808
1870	373	123.821	17	4.111
1880	242	97.266	23	8.375
1881	235	95.842	22	8.425
1882	203	87.104	30	14.708
1883	188	83.225	33	15.810
1884	175	76.360	37	22.136
1885	150	67.305	41	21.986
1886	134	58.812	41	24.541

La prédominance de la vapeur sur la voile s'accuse plus énergiquement encore dans le mouvement général du port sans distinction de pavillon.

	NAVIRES A VOILES		NAVIRES A VAPEUR	
	NOMBRE	TONNAGE	NOMBRE	TONNAGE
1855	2.796	452.177	108	25.959
1860	2.864	572.073	287	87.294
1870	2.180	606.144	1.014	532.938
1880	2.099	807.061	2.096	1.401.967
1881	1.585	537.549	2.376	1.551.811
1882	1.610	568.687	2.612	1.800.612
1883	1.340	473.397	2.834	2.162.074
1884	1.247	430.690	2.614	2.055.018
1885	1.186	371.922	2.751	2.014.360
1886	971	295.391	2.928	2.179.698

Ainsi en trente ans le tonnage à vapeur est monté de 25,000 tonnes à 2,200,000 en chiffres ronds ; il a presque centuplé. La voile, qui avait 800,000 tonneaux en 1880, est descendue à 300,000. La vapeur a sept fois le chiffre de la voile.

Lignes de vapeurs.

« Ce qui est absolument vrai, disait en 1881 M. Armand » Lalande, président de la Chambre de commerce, c'est que le » commerce suit le navire, en ce sens que la marchandise se » rend vers les centres commerciaux pour lesquels elle trouve » des moyens de transport. » Il est d'un intérêt de premier ordre pour Bordeaux de voir multiplier les lignes de vapeurs qui desservent son port et de demander, pour combler les lacunes qui existent, les mêmes faveurs qui ont été accordées au Havre et à Marseille.

Nous avons vu Bordeaux créer la ligne de Bordeaux à New-York. Le service mensuel avait commencé le 31 décembre 1880, et était fait par quatre paquebots. Nous avons indiqué que le décret sur l'interdiction en France des viandes salées d'Amérique avait privé la Compagnie bordelaise d'un élément de fret considérable.

Lorsqu'il s'est agi de la création d'une ligne de vapeurs reliant la France à l'Australie, Bordeaux espéra qu'une ligne subventionnée par le gouvernement, partant du Havre, avec escale à Bordeaux, donnerait satisfaction aux besoins de son important commerce de laines avec l'Australie. Mais Marseille l'emporta.

La Chambre de commerce de Bordeaux a fait entendre sans succès les demandes du commerce de cette ville pour l'établissement d'une ligne régulière la reliant avec le cap de Bonne-Espérance et l'Australie ;

D'une autre ligne la mettant directement en rapports avec l'Inde et l'Indo-Chine ;

D'une ligne des Antilles desservant la Nouvelle-Orléans et le Mexique; d'une autre ligne pour le Centre-Amérique et la Californie;

Enfin d'une ligne de grand cabotage desservant quelques ports de la Méditerranée.

§ 3. VOIES DE COMMUNICATION AVEC LA MER.

Le Fleuve et le Port.

La situation du port de Bordeaux, à 100 kilomètres de l'Océan, présente les inconvénients de cette position, résultant des difficultés de la navigation à l'embouchure et pendant le parcours du fleuve, et de la dépense de temps et d'argent qu'occasionne la durée de ce parcours à la remonte et à la descente.

Rendre l'accès du port rapide et facile forme la première condition de sa prospérité commerciale ; la seconde condition, tout aussi importante, consiste dans le perfectionnement de son outillage qui concourt au même résultat : économie de temps et d'argent. Un port de commerce doit recevoir, décharger, charger et réexpédier les navires avec promptitude et économie ; il pourra alors ajouter aux affaires que sa situation topographique lui amène en propre, l'expansion de celles qui seront attirées dans son rayon, parce qu'il leur offrira des avantages pour la navigation, la manutention des marchandises et leur circulation vers les contrées de consommation. « C'est ainsi, disait le 17 janvier 1885 M. Armand

» Lalande, président de la Chambre de commerce, que
» certaines marchandises peuvent arriver dans le centre et
» l'est de la France, à Lyon, en Suisse, dans quelques parties
» de l'Italie et de l'Autriche, par des ports français ou étrangers
» autres que Bordeaux, selon les avantages que ces divers ports
» présentent au point de vue de leurs bonnes installations, du
» mouvement de navigation et du développement du marché
» qui en est la conséquence; et enfin des voies de communi-
» cation et des prix de transport.

» C'est en portant au plus haut degré de perfectionnement
» tous ces éléments de prospérité que le port d'Anvers est arrivé
» à la situation si élevée qu'il occupe aujourd'hui, et qu'il a
» réussi à enlever des affaires considérables à d'autres ports,
» aussi bien placés que lui au point de vue topographique, mais
» moins favorisés au point de vue de leur outillage et sous
» quelques autres rapports. »

Pour rendre facile et rapide le parcours entre la mer et le port, et pour perfectionner l'outillage du port, il faut faire des dépenses très élevées.

En France ces dépenses sont à la charge de l'État, et ne peuvent avoir lieu qu'en vertu d'une loi qui autorise les travaux et leur ouvre un crédit au budget. C'est en effet l'État qui est propriétaire du rivage maritime, du lit des fleuves et rivières, de la rade et du port et de leurs accessoires.

Cet état de choses entraîne de graves inconvénients. Il faut obtenir de l'État la mise à l'étude des travaux; la lenteur des formalités, des études, des enquêtes, des discussions des projets avant leur adoption par les Chambres, consomment un temps précieux. L'insuffisance ou la longue attribution des crédits, leurs versements souvent arriérés, nuisent à l'exécution des travaux.

Et, la plupart du temps, pour parer à l'insuffisance des ressources financières que l'État ne peut fournir, les Chambres de commerce sont-elles obligées de faire les avances des fonds nécessaires aux travaux. On peut dire d'une manière générale qu'en matière de travaux maritimes, l'Etat, obéré par ailleurs, ne fait presque jamais les dépenses nécessaires, et surtout ne les fait pas au moment utile.

De là l'infériorité de nos ports par comparaison avec les grands ports anglais et belges, qui ne sont pas assujettis à

ne pouvoir s'améliorer qu'au moyen des fonds fournis par l'État.

M. Pastoureau-Labesse, ingénieur en chef de la marine en retraite, ancien directeur de grands ateliers de constructions maritimes, adressait en 1882 à la Chambre de commerce de Bordeaux une brochure dans laquelle il signalait l'erreur du principe adopté en France pour la gratuité du port, dont l'État prend les dépenses à sa charge, mais n'effectue pas toujours celles qui seraient nécessaires, ou ne le fait pas en temps opportun.

En Angleterre les ports n'appartiennent pas à l'État, mais à des corporations maritimes ou aux municipalités des villes. Il est pourvu aux dépenses par des redevances que paient tous les navires qui profitent du port, anglais et étrangers. Aussi ces ports sont-ils merveilleusement outillés. Les dragages se font d'une manière régulière et ininterrompue ; on approfondit graduellement le chenal et les bassins, suivant la progression des besoins ; les quais prennent un développement continu ; les bassins à flot, mis en communication avec la marée montante et clos à la fin du montant, sont munis des moyens de chargement et de déchargement les plus perfectionnés pour la mise en magasin, en wagon et sur navire. La rapidité et l'économie de la manutention favorisent la multiplicité des voyages d'un même navire.

Ce sont les droits locaux de navigation qui permettent ce merveilleux développement. « Le mouvement maritime total de » la France, disait M. Pastoureau-Labesse, évalué à 31 millions » de tonnes de jauge officielle, avec une taxe de 1 fr. 50 par » tonneau de cette jauge, soit 60/100es de jauge réelle, pourrait » gager un emprunt de plus de 900 millions. La taxe serait » remboursée au navire par l'énonomie de manutention et » l'économie de temps. »

M. Armand Lalande, président de la Chambre de commerce, répondait à cet ordre d'idées lorsqu'il disait : « Un mouvement » considérable d'opinion existe dans le pays et dans le Parle- » ment pour que les Chambres de commerce soient appelées » à prendre de plus en plus à leur charge et à leurs frais » l'amélioration et l'installation des ports, suivant en cela » l'exemple de ce qui a été pratiqué avec tant de succès dans » les ports anglais et dans divers ports étrangers.

» Mais si l'on veut que les Chambres de commerce s'en-
» gagent dans cette voie, il faut aussi leur donner la liberté
» d'action, et des pouvoirs qui leur permettent de trouver et de
» créer au besoin les ressources nécessaires à ces nouvelles
» charges. Il y a là des études à faire, des combinaisons à
» rechercher, qui peuvent aboutir à rendre l'action des
» Chambres de commerce plus efficace et plus féconde encore
» que par le passé.

» Dans la situation actuelle on éprouve tous les inconvénients
» de l'application du principe que l'État, propriétaire, fait à
» son gré les travaux et les dépenses et proclame la gratuité du
» port. Mais on n'évite pas la surtaxe qui est accordée à la
» Chambre de commerce pour gager l'emprunt des sommes
» qu'elle avance à l'État. »

Un exemple frappant du dommage occasionné au commerce par l'inertie de l'État, a été offert par l'exemple du bassin à flot de Bordeaux. Nous le prenons dans le rapport de 1885 du président de la Chambre de commerce.

Parlant des installations faites par la Chambre sur les terrains qui lui ont été concédés du côté sud du bassin à flot, il constate que rien n'a été fait sur les autres côtés, dont les terrains appartiennent à l'État. « Lorsque le bassin à flot fut
» ouvert au commerce, la Chambre fut prévenue qu'elle devait
» renfermer son action dans l'utilisation des terrains qui lui
» étaient concédés, mais que le reste devait demeurer sous la
» direction de l'État. Malheureusement l'État n'y a fait aucune
» installation, et il en résulte que le bassin à flot n'a pu
» présenter au commerce les avantages et les convenances que
» l'on était en droit d'en attendre. De même, certaines dispo-
» sitions, certains péages, établis pour l'entrée du bassin à flot,
» ont également contribué à en éloigner les navires. Les
» ingénieurs chargés de la direction du port n'avaient point
» à leur disposition les ressources nécessaires pour outiller
» le reste du bassin à flot. Ce qu'il faut rendre responsable
» de ces faits, c'est, il me semble, une fausse situation : d'une
» part, l'État à qui appartiennent les terre-pleins des docks,
» n'est point par sa situation en mesure d'utiliser ces terrains ;
» et, d'un autre côté, la Chambre de commerce n'en a pas
» le droit. — C'est une situation qu'il serait nécessaire de
» faire cesser. »

Reprise des travaux du port et du fleuve après 1870.

Nous avons indiqué quels avaient été les travaux effectués pendant la durée de l'Empire dans le fleuve et dans le port de Bordeaux.

A la chute de l'Empire, l'ouvrage le plus important du port, le bassin à flot, était en voie de construction. Des travaux avaient été commencés pour l'amélioration des passes de la Garonne et de la Gironde, et une partie était exécutée. La guerre de 1870 et ses désastreuses conséquences arrêtèrent toutes ces entreprises.

Les travaux du bassin à flot furent repris à la fin de 1871, avec le fonds de 10 millions dont la Chambre de commerce avait pris l'engagement de faire l'avance à l'État.

La Chambre eut aussi à s'occuper du dévasement du port à la drague, de l'établissement des grues et des magasins sur les quais, de la construction des magasins pour les laines et pour les vins, et d'autres mesures pour l'outillage du port, pour l'éclairage et le balisage des passes, pour l'amélioration du service télégraphique maritime, mesures dont nous avons déjà parlé ou dont nous nous occuperons.

Les questions relatives au régime du fleuve et au port sont connexes pour l'ensemble, quoique comportant des dispositions particulières pour l'un et l'autre. Voyons d'abord la question générale.

Le 17 décembre 1874 s'ouvrit une enquête administrative, sous la présidence du préfet, pour rechercher les moyens d'améliorer le port et les passes du fleuve. Cette enquête a été publiée en 1877 par la Chambre de commerce, et contient des renseignements très intéressants. A cette époque furent également publiées les études techniques faites par les ingénieurs des ponts et chaussées de la Gironde.

Un décret du 15 janvier 1878 institua une Commission spéciale du port de Bordeaux, sous la présidence de M. de Laroche-Tolay, ingénieur en chef du service maritime.

Le rapport de M. de Laroche-Tolay a été publié en juin 1878.

Ce travail étudiait trois points : la Garonne en amont de Bordeaux ; le port de Bordeaux ; la Garonne et la Gironde de Bordeaux à la mer.

1° L'amélioration de la navigation en amont du port était reconnue nécessaire pour faire disparaître les obstacles qui retardaient la marche du flot et diminuaient le tirant d'eau. On proposait de corriger le tracé défectueux de cette partie de la Garonne en supprimant les îles, et en réunissant les eaux dans un chenal unique dont les rives présenteraient un chenal régulier. C'était la continuation des travaux déjà commencés depuis Rions et Podensac.

La dépense totale était estimée à 10,595,000 francs; mais l'exécution devait entraîner un temps très long, divisé en deux périodes de quinze années chacune.

2° L'amélioration du fleuve dans le port et les installations d'outillage pour l'exploitation, comprenaient des travaux divers pour les rives et pour le port lui-même.

« L'amélioration des rives du fleuve, disait M. de Laroche-
» Tolay, doit comprendre avant tout celle du port de Bordeaux.
» La régularisation de cette partie présente de nombreuses
» sujétions parce qu'elle doit être combinée avec les aména-
» gements utiles au commerce.

» La disposition de la rive gauche, qui borde la ville, est à
» peu près satisfaisante, et ne peut, d'ailleurs, être modifiée
» sensiblement; mais la largeur du fleuve varie entre 410 et
» 700 mètres, inégalité des plus fâcheuses pour le cours des
» eaux et pour le mouillage des navires.

» L'établissement du pont de pierre et des quais verticaux
» des Quinconces a eu lieu sans qu'on se soit assez préoccupé
» des conditions que le fleuve doit présenter. Nous avons été
» forcés d'adopter, dit M. de Laroche-Tolay, pour la largeur
» auprès du pont, celle de ce pont, 410 mètres; au lieu de
» 520 mètres environ dont aurait dû être cette largeur, si l'on
» avait adopté autrefois la loi la plus favorable au fleuve. »

En partant de cette largeur de 410 mètres au pont, et appliquant à la pointe de Lormont la loi de croissance qui résulte des dimensions générales du fleuve; et appliquant la même loi en amont du pont depuis le port des Collines, nous avons été conduits, ajoute l'ingénieur, à faire disparaître deux renflements qui, suivant la loi de l'hydraulique, donnent lieu à deux bancs qui découvrent, le banc de Queyries et le banc du Tigre.

Il propose également de faire disparaître du côté d'amont

les élargissements qui ont donné lieu, suivant la même loi, au banc de la Manufacture et aux amas de vase situés en amont du pont. Ces trois opérations conduisent à prendre sur le lit du fleuve des espaces assez étendus pour former des emplacements à livrer au commerce, et qui ne seront plus bordés par des bancs qui découvrent, mais deviendront accessibles, avec un mètre d'eau au moins à basse mer, ce qui permettra l'accès des cales à la petite batellerie.

L'opération consistera à avancer la rive gauche sur deux points, à l'extrémité amont du pont, et à l'extrémité aval; et à avancer la rive droite sur la partie moyenne. Nous proposons en même temps de régulariser la rive droite vis-à-vis les deux premiers avancements, en y établissant des cales; et de terminer sur la même rive celles qui correspondent à la partie moyenne du port, le long des quais des Chartrons et de Bacalan.

En un mot, les quais et les cales n'existent à un état à peu près régulier que sur la rive gauche, et depuis le pont jusqu'à Bacalan. Nous proposons de régulariser les tracés et les largeurs, en établissant des cales dans le reste de l'étendue du port où il existe seulement maintenant des moyens incomplets d'accostage. Cette opération sera accompagnée de l'achèvement des divers quais verticaux existant, dont la solidité sera assurée. On établira de nouveaux quais verticaux aux abords du bassin à flot, pour faciliter la communication des magasins entrepôts avec le fleuve.

Nous proposons également de compléter les communications des rails du port avec les docks et avec les différentes gares de chemins de fer; et d'établir pour les charbons et les matières pondéreuses des wharfs organisés de manière à permettre aux navires de manutentionner à peu de frais les houilles, les minerais et les engrais.

Le devis de l'ensemble de ces dépenses s'élevait à la somme de 9,070,000 francs.

3° Amélioration de la Garonne maritime et de la Gironde entre Bordeaux et la mer.

L'ingénieur en chef du service maritime proposait, dans une première période de travaux, d'amener les passes à une profondeur minima de 3^{m},50 au dessus de la basse mer; et, dans une seconde période, à toute la profondeur que le fleuve

est susceptible d'acquérir, et qui ne peut être inférieure à 5 mètres.

La première période de ces travaux, qui aurait duré quinze ans, et dont le devis définitif s'élevait à 11,100,000 francs, aurait été employée au redressement des rives depuis Lagrange et le Bec-d'Ambès jusqu'à Pauillac et au Lazaret.

La seconde période aurait exécuté le redressement du passage de Lormont à Lagrange sur la rive gauche, et du Pâté à l'île de Patiras et à Vitresay. Le devis définitif s'élevait à la somme de 14,500,000 francs.

Ce dernier chiffre ne comprenait pas les dépenses nécessaires pour endiguer la rive gauche de Pauillac à la pointe de Graves en suivant la ligne du banc de Goulée. Cette opération, analogue à celle exécutée sur la Basse-Seine, aurait pour résultat d'endiguer 12,000 hectares, et paraîtrait pouvoir être payée par la vente des terrains acquis.

4° Les travaux de défense à la pointe de Graves étaient évalués à un million.

5° Le balisage de l'entrée de la Gironde figurait pour 360,000 francs.

Il était d'autant plus urgent de statuer sur ces travaux d'accès et de régularisation du port, que le bassin à flot était terminé. Il fut ouvert au commerce le 30 octobre 1879.

Les Chambres accordèrent, par la loi du 21 février 1880, un crédit de 8 millions pour les travaux du port; par la loi du 3 avril 1881, un crédit de 30 millions pour les travaux du fleuve.

Malheureusement ces lois ne déterminaient point les époques de versement des crédits accordés. Aussi, malgré l'importance considérable des travaux nécessaires à l'abaissement des passes du fleuve et à l'approfondissement du mouillage dans le port, l'État ne se mit pas en mesure de fournir les fonds nécessaires pour donner aux travaux l'activité désirable.

La Chambre, dans sa délibération du 28 juillet 1884, offrit au gouvernement une avance de 4,800,000 francs applicable pour 3,500,000 aux travaux du port, et pour 1,300,000 francs aux passes de Lormont, de Bassens et d'Ambès. Le gouvernement présenta aux Chambres un projet de loi pour l'acceptation de cette offre; mais la Commission du budget ne voulut accepter que la partie relative à l'avance de 3,500,000 francs

pour le port. L'offre du prêt de cette somme, remboursable sans intérêts en 20 annuités, fut acceptée par le Parlement, et il fut dressé un état des versements que la Chambre de commerce prenait l'engagement d'opérer, et des sommes que l'État promettait de fournir, pour que les travaux fussent terminés en 1888.

« La Chambre de commerce, disait le 31 janvier 1887 son » président M. H. Prom, a fait les deux premiers versements » aux époques indiquées, conformément à ses engagements; » mais, contrairement à l'attente générale, l'État n'a pas agi » de même. » Le ministre avait déclaré qu'il n'avait pas de fonds disponibles pour 1886, et qu'aucune allocation n'était prévue pour le projet de budget de 1887, en sorte que les travaux ne pourraient être continués qu'au moyen des seules ressources fournies par la Chambre de Commerce de Bordeaux. « A la » réception de ces communications, disait le président aux » membres de la Chambre de commerce, vous avez adressé » à M. le ministre des travaux publics une lettre fortement » motivée par laquelle vous réclamiez l'exécution complète et » loyale des engagements résultant de la convention pour » l'avance des 3,500,000 francs ; mais ce n'est qu'après une » grande insistance de la part des membres de la Chambre » délégués à Paris, assistés de plusieurs députés de la Gironde, » que vous avez obtenu un crédit de 200,000 francs sur 1886. » Ultérieurement, grâce à la haute intervention de M. de » Freycinet, il a été ouvert un autre crédit de 200,000 francs.

» Ces allocations ont permis de continuer les travaux d'une » façon convenable; mais il n'est pas encore certain que vous » obteniez pour 1887 les 500,000 francs promis par M. de » Freycinet.

» Je ne puis, ajoute le président de la Chambre de commerce » de Bordeaux, me défendre d'un sentiment de pénible surprise » en constatant l'inégalité choquante qui préside à la répar- » tition des sommes affectées aux travaux publics. Des ports » de second ordre, qui ne s'imposent que peu ou point de » sacrifices, obtiennent des allocations importantes, tandis » qu'il n'est attribué à notre région que des sommes insigni- » fiantes, alors que nous concourons aux travaux par des » avances qui imposent de lourdes charges à notre commerce » local. Ne semble-t-il pas que ces larges contributions, au

» lieu de nous attirer la bienveillance de l'administration,
» servent de prétexte à la suppression des allocations qui
» nous reviennent ? »

A la fin de 1886, voici quelle était la *situation générale du fleuve et du port.*

Fleuve et accès du port.

L'entrée de la Gironde ne s'opère guère aujourd'hui que par la passe du Nord, qui longe la côte de Saintonge, et la passe du Sud, qui longe celle du Médoc. La passe du Charentais, qui traverse le grand banc, quoique praticable et assez profonde, ne peut être suivie que par de très beaux temps.

La passe du Nord, la plus profonde et la plus fréquentée, est aussi celle qui offre la plus grande sécurité. Elle se dirige entre le banc de la Coubre, sur la côte de Saintonge, et ceux de Montrevel, du Grand Banc et de la Mauvaise, qui la séparent de Cordouan. On prétend que ces bancs, assez mobiles, occasionnent quelques variations à la passe.

La passe du Sud, entre Cordouan et le Médoc, moins profonde, a l'avantage fort apprécié des marins que les courants de flot y sont plus forts que dans celle du Nord.

Entre l'embouchure et la rade de Trompeloup, près Pauillac, les passes du fleuve offrent dans leurs plus petites profondeurs un minimum de $4^{m},50$ au-dessous des basses mers, et les plus faibles marées de morte eau relèvent le niveau de 4 mètres au moins; ce qui assure à toute marée un tirant d'eau minimum de 8 mètres.

Ce tirant d'eau sera-t-il longtemps suffisant? Ne faudra-t-il pas, si les navires continuent à augmenter de calaison, leur donner des chenaux de 9 à 10 mètres ?

Entre Trompeloup et le Bec d'Ambès, la montée minima de la marée est encore de $3^{m},80$; mais le fleuve présente deux passes dont la profondeur n'atteint pas 4 mètres: l'une à Beychevelle, $3^{m},60$; l'autre au Bec d'Ambès, 3 mètres.

La Garonne ne fournit dans la passe de Bassens qu'une hauteur d'eau de $2^{m},75$; dans celle de Carriet, $2^{m},65$, et dans celle de Bacalan, $2^{m},60$.

Les marées de vive eau s'élèvent en moyenne à 5 mètres au-dessus de zéro de l'échelle du pont, et au maximum à $6^{m},40$,

lorsqu'elles sont favorisées par les crues de la Garonne et la direction du vent.

Pour fixer et approfondir ces passes des dragages puissants et des travaux de modification des rives sont en voie d'exécution.

Pour éviter les passes si redoutées de la navigation et qui occasionnent de longs retards entre Bordeaux et Pauillac, surtout pour les navires à voiles, obligés d'attendre la haute marée pour les franchir, on avait conçu, vers 1874, le projet de creuser à côté du fleuve un canal partant des docks et allant aboutir après Pauillac, à Trompeloup.

Ce projet rappelait celui du canal d'Amsterdam à la mer pour éviter le Zuyderzée. Il fut présenté à la Chambre de commerce par un de ses membres, M. Balaresque. La Chambre fit faire à ses frais quelques études préliminaires et obtint de l'État de faire faire des études plus complètes.

Ces études furent faites sous la direction de l'ingénieur en chef, M. de Laroche-Tolay. Ce canal se serait ouvert en Gironde entre le lazaret de Trompeloup et Pauillac. Il aurait eu un bassin à flot de 10 à 12 hectares avec deux écluses permettant l'entrée des plus forts navires. En face des écluses le fleuve offrait une profondeur minima de 6 mètres à basse mer dans les parties les moins profondes, de 8 à 9 mètres dans l'ensemble. Le bassin à flot était placé entre la rade, à l'est, et le chemin de fer du Médoc à l'ouest. Le devis des travaux s'élevait à 60 millions.

Ce projet fut mal accueilli par le commerce bordelais. Un grand nombre de négociants craignaient de voir créer à Pauillac un centre commercial nouveau et pouvant porter préjudice aux intérêts du port de Bordeaux. Des objections techniques, des difficultés financières, des doutes sur l'efficacité du canal ainsi que sur le revenu qu'il pourrait rapporter, furent l'objet de vives polémiques dans la presse locale, d'ardentes discussions au Conseil municipal, au Conseil général et à la Chambre de commerce.

Le projet du canal de Trompeloup, repoussé par l'opinion publique, subit une profonde modification et devint le projet du canal de Grattequina, ayant également pour but de relier les docks à la mer et dont nous allons parler à propos des docks et du bassin à flot.

Le Bassin à flot.

La question la plus importante pour l'outillage du port est celle du bassin à flot et des docks. Il avait fallu plusieurs années avant de se décider à les construire, plusieurs années pour la construction. Enfin, en octobre 1877, le bassin à flot avait été ouvert aux navires.

Ce bassin a la forme d'un T et offre une surface d'eau d'environ 10 hectares. Il communique avec la Garonne par deux écluses accolées, précédées d'un avant-port et perpendiculaires sur le cours du fleuve. Immédiatement après les écluses se trouve la *darse* ayant une longueur de 140 mètres sur l'axe ; et, à partir de cet axe, des largeurs de 100 mètres à droite et 60 mètres à gauche. A la suite vient le corps principal du bassin ayant 160 mètres de longueur sur 120 mètres de largeur. Enfin, à l'extrémité ouest et formant la barre du T, se trouve l'*annexe* qui s'élève sur 90 mètres à droite et 115 mètres à gauche, sur une longueur de 120 mètres.

Le plafond du bassin est creusé à 3 mètres, et dans la darse à $3^{m},50$ au-dessous de l'étiage.

Nous ne parlons ni des dimensions des écluses, du pont tournant, des appareils à pression hydraulique, des bouées de halage ; nous pourrons y revenir.

Dès l'ouverture de ce bassin à flot le commerce put se convaincre à la fois des avantages que pourrait lui offrir ce nouvel instrument et des défectuosités qu'il présentait. Dès le 18 janvier 1880, M. Armand Lalande, président de la Chambre, les signalait. La principale critique portait sur le défaut de profondeur d'eau. Non seulement les prévisions de 1867 se trouvaient insuffisantes en 1880, mais le président de la Chambre se plaignait de ce que la profondeur d'eau stipulée et assurée par l'État, n'avait pas été atteinte par ses ingénieurs et ses constructeurs ; ce qui occasionnait une difficulté d'accès et quelquefois une impossibilité pour les navires d'un fort tonnage, et particulièrement pour les paquebots transatlantiques. D'un autre côté, le développement considérable et toujours croissant de la navigation exigeait, soit l'agrandissement du bassin, soit la création d'un nouveau bassin à flot.

Ces plaintes étaient renouvelées en 1883. Elles exprimaient

le regret de « la grande faute commise ». Les écluses avaient été calculées pour une profondeur de 3 mètres au-dessous de l'étiage, ce qui était très insuffisant ; il aurait fallu, pour les gros navires, leur donner 5 mètres. Les transatlantiques ne pouvaient entrer au bassin.

Était-ce là une faute irrémédiable? Ne pouvait-on pas atteindre le but nécessaire en créant un second bassin à flot donnant la profondeur de 9 mètres reconnue indispensable ?

Les études du canal de Trompeloup avaient été soumises à de graves modifications par un nouvel ingénieur en chef, M. Fargues. Ce travail donna naissance à un projet de bassin à flot avec canal d'amenée, adoptant la profondeur de 9 mètres requise. C'est ce qu'on appela le canal de Grattequina.

Ce projet comportait la création à Bordeaux même, et au-dessus du bassin à flot existant, d'un nouveau bassin en communication directe avec le premier dont il aurait été le prolongement. Ce nouveau bassin, au lieu d'être alimenté comme le premier par des écluses perpendiculaires au fleuve, ce qui occasionnait des mouvements et des difficultés d'accès pour les navires, aurait placé ses écluses dans une partie du fleuve présentant une rade d'accès large et profonde, et aurait conduit les eaux de marée, en conservant la direction qu'elles avaient dans le fleuve, dans le nouveau bassin par un canal de 4 à 5 kilomètres de longueur.

La nécessité d'accroître l'étendue des quais, dont l'insuffisance actuelle et surtout l'insuffisance dans l'avenir était reconnue, avait donné lieu au projet de Grattequina et l'avait fait accueillir favorablement par la Chambre de commerce, par le Conseil général des Ponts et Chaussées et par le ministre des travaux publics.

« Il n'y a qu'à parcourir nos quais, disait le président de » la Chambre, pour voir dans quelles conditions d'infériorité » nous nous trouvons aujourd'hui. Des moyens de chargement » et de déchargement insuffisants; des quais d'une longueur » tellement restreinte que les navires sont obligés de s'y placer » en trois rangs et d'effectuer lentement, péniblement et à dos » d'homme, leur chargement et leur déchargement au moyen » de passerelles établies sur les navires placés le long des » quais; les terre-pleins des quais encombrés de marchan- » dises exposées à toutes les intempéries et à toutes les

» déprédations qui se commettent sur une si large échelle.
» Lorsqu'en comparaison d'une situation pareille on voit celle
» du Havre, de Marseille et de quelques grands ports étrangers,
» tels que celui d'Anvers, on éprouve un sentiment profon-
» dément pénible en admirant ce qui existe ailleurs et en
» songeant à tout ce qui manque à Bordeaux. »

Une opposition très énergique se prononça néanmoins contre le projet d'un nouveau bassin à flot avec écluses à Grattequina. Les journaux engagèrent une polémique qui ne se borna pas à des discussions techniques et commerciales ; des conférences publiques, des discours nombreux, des brochures répandues attaquèrent le projet. Une Société se constitua pour le combattre et prit le titre de Société pour la défense du port de Bordeaux.

On reprochait au projet de devoir amener fatalement, s'il était exécuté, l'abandon complet de l'entretien du fleuve depuis Grattequina, c'est-à-dire la dégradation rapide des passes de Bacalan, de Carriet, de Bassens, du Cailleau, qui n'offraient déjà que des fonds de $2^m,60$ à $2^m,75$; d'amener en grande partie l'abandon du port même de Bordeaux, qui serait délaissé pour les bassins artificiels.

On prétendait encore que l'agglomération dans le même lieu de tout le mouvement maritime et de celui des marchandises, si elle pouvait amener quelque légère économie pour certaines manutentions, porterait un tort considérable à toutes les industries, à tous les entrepôts, à tous les intérêts existants;

Que les meilleurs moyens à employer étaient : d'une part, l'approfondissement des passes, soit par le redressement des rives du fleuve, soit par des dragages ; et d'autre part, la création de nouveaux quais dans le port, soit par le prolongement de ceux de la rive gauche, soit par la création de quais sur la rive droite amenée par dragages à la profondeur d'eau nécessaire.

Les élections à la Chambre de commerce ayant eu lieu dans ces circonstances, l'opposition au projet de Grattequina se produisit par l'arrivée à la Chambre de quelques membres qui ne partageaient pas l'opinion de leurs prédécesseurs.

Le bassin à flot ouvert en 1879 est encore le seul qui existe en 1886.

La longueur utilisable de ses quais est de 1,739 mètres; leur largeur est de 18 mètres. Derrière eux s'étendent les bâtiments

affectés aux dépôts des marchandises, sur une superficie de 12 hectares et demi.

La construction d'une forme de radoub, destinée à compléter les appropriations du bassin à flot aux besoins de la marine, a été décidée en 1873. Le projet, dont le devis montait à 2 millions, a été approuvé le 27 juin 1874, et les travaux ont commencé peu après.

Cette forme sèche de radoub, construite par l'État, se trouve sur le côté nord du bassin. Sa longueur, comptée sur le radier, depuis le bateau-porte de l'entrée au fond de l'hémicycle, est de 145 mètres, dont 126 sur tins. Sa largeur à l'entrée est de 22 mètres. Des banquettes superposées et reliées par des escaliers sont établies sur le pourtour. Les machines pour vider la forme de radoub sont d'une force effective de 140 chevaux, et actionnent 4 pompes centrifuges.

Pour couvrir les dépenses de ces travaux, une loi du 8 août 1874 a autorisé la Chambre de commerce à faire un emprunt de 4,500,000 francs, dont le produit devait être avancé par elle à l'État, savoir : 2,500,000 francs pour l'achèvement du bassin à flot, et 2 millions pour la forme de radoub. Cette somme, avec celle de 10 millions précédemment avancée, portait à 14,500,000 francs les avances de la Chambre à l'État.

Nous avons déjà indiqué que, sur les terrains qui lui avaient été concédés par l'État, la Chambre de commerce a élevé de vastes magasins qui reçoivent les laines et les peaux de la Plata et de l'Australie ; qu'elle a fait construire le long du quai sud une grande halle métallique, et, à proximité des docks, sur le cours du Médoc, des entrepôts pour les vins et spiritueux ; que tous ces entrepôts sont constitués en magasins généraux et délivrent des warrants.

La Rade. Le Port.

Après avoir donné les renseignements sur le port artificiel constitué par le bassin à flot, nous allons nous occuper rapidement de la rade, du port naturel et de son outillage commercial.

La rade de Bordeaux présente un mouillage actuel et naturel de 6 mètres au moins sous basse mer. L'étendue de cette rade

comprend de 12 à 15 hectares, mais elle est sujette à de grandes variations, qui sont déterminées par les influences alternativement prédominantes du courant de flot et de celui de jusant. La rade diminue en outre de profondeur pendant les années sèches ; elle en acquiert au contraire pendant les années pluvieuses. Le fond est sablonneux, avec mélange d'argile et de vases argileuses. Le mouillage est sûr, l'ancrage est bon.

Les travaux en cours d'exécution en 1886 comprennent des dragages dans la rade.

Les limites du port, aux termes d'un arrêté du préfet de la Gironde du 28 avril 1881, sont fixées par deux droites normales à la direction générale des rives, et correspondant, en amont au boulevard J.-J.-Bosc, en aval à l'extrémité du village de Carriet, dans la commune de Lormont.

Le développement du port sur la rive gauche est d'environ 7 kilomètres, dont 2,200 mètres en amont du pont de pierre, avec une largeur variant de 700 à 410 mètres. Les quais verticaux occupent sur cette rive, en aval du pont, une longueur de 1,108 mètres en rivière, auxquels il faut ajouter les 1,739 mètres de quais du bassin à flot pour avoir la quantité de 2,847 mètres, offerts à l'accostage des navires. 3,600 mètres de cales pavées inclinées servent aux bâtiments de moindres dimensions.

Les 900 mètres de cales de la rive droite vont être beaucoup augmentés par les travaux en cours d'exécution.

Le port est muni d'installations nombreuses pour les réparations des navires, leur chargement, leur déchargement et la réception des marchandises.

Nous avons déjà parlé du bassin de radoub construit par l'État et annexé au bassin à flot. A cet engin de carénage, il faut ajouter : 1° le railway des transatlantiques, à Lormont, exploité par une Société dont le directeur est M. T. Labat. Il fonctionne par une coulisse à rails conduisant à deux bers, l'un pour les navires de 70 mètres de quille, l'autre pour ceux de 55. Les deux bers réunis peuvent recevoir un navire de 125 mètres; 2° le bassin en pierre de Queyries. Il appartient à la Société Dyle et Bacalan, et est aussi dirigé par M. Labat. Il a une longueur de 58 mètres, sur une largeur de 12. 3° M. Labat dirige encore un bassin flottant de 55 mètres de long sur 12 mètres de large; 4° la coulisse de Lormont, à

MM. Tranchard et Cie ; elle peut recevoir des navires de 400 à 450 tonneaux.

L'outillage du port comprend encore la machine à mâter, installée à l'avant de la place Richelieu et qui sert aussi au maniement des lourds fardeaux. Elle a une limite de force de 50 tonnes. Elle appartient à la Chambre de commerce.

Le transport des marchandises s'effectue par la voie ferrée des quais, qui relie les gares du Midi et de l'Orléans au bassin à flot et dessert les quais verticaux. Un décret du 25 juillet 1881 en a donné la concession à la Compagnie du Midi. Le service se fait de nuit, par locomotive, sans aucune barrière. La Chambre a souvent réclamé contre l'élévation des tarifs et l'interprétation de diverses clauses du cahier des charges.

Pour le chargement et le déchargement des marchandises, nous avons déjà indiqué que la Chambre de commerce a fait installer, sur les quais verticaux, des grues, en vertu de la concession d'exploitation qu'elle avait obtenue dès le 4 novembre 1868. Elle a cédé cette exploitation à la Compagnie des Portefaix réunis. Il existe 12 grues, dont 3 roulantes, d'une force de 1,500 kilos chacune. Ces grues sont à vapeur. Deux autres grues, à bras, d'une force de 6,000 kilos, n'ont pas été concédées. Les 4 grues à vapeur du bassin à flot, de 1,500 kilos chacune, sont dans les mêmes conditions que celles des quais.

Les marchandises, avant leur chargement ou après leur déchargement, sont provisoirement reçues dans les pavillons-abris des quais établis par la Chambre de commerce. Ils sont au nombre de 7. Il existe aussi un pavillon-abri pour les voyageurs des Compagnies transatlantiques.

Quelques pavillons sont occupés par les services des douanes; d'autres, ainsi que plusieurs tentes, sont loués à l'année par des Compagnies de messageries ou de porteurs maritimes pour le service de leurs lignes de bateaux à vapeur.

Règlements maritimes et de police.

Le port est soumis au règlement général édicté par le décret du 28 février 1867 qui règle le mouvement et le mode de stationnement des navires, les conditions de lestage et de délestage, de chargement et de déchargement, de constructions,

carénages et démolitions de navires, les précautions à prendre contre l'incendie, les mesures de police du port et des quais. Ce règlement a été déclaré applicable au port de Bordeaux par arrêté du préfet de la Gironde du 22 septembre 1869.

Un autre arrêté préfectoral du 16 mai 1881, spécial pour la police du bassin à flot et de ses dépendances, a réglé les conditions de la navigation dans l'avant-port, le bassin et les annexes, les manœuvres d'entrée et de sortie, les signaux de jour et de nuit, la place des navires à quai, les amarrages, chargements et déchargements.

Les délais de chargement et de déchargement des navires dans le port sont réglés par arrêté préfectoral du 10 mars 1876. Ils sont d'un jour par 80 tonneaux pour les voiliers, et d'un jour par 200 tonneaux pour les steamers. Au cas de déchargement en rade, les usages en vigueur sur la place comptent 40 tonneaux par jour ouvrable.

La surveillance des marchandises déposées momentanément sur les quais est exercée par un service spécial de police organisé par la municipalité depuis 1880, et aux dépenses duquel la Chambre contribue par une subvention annuelle.

Le mouvement des voies ferrées sur les quais est réglé par un arrêté du préfet du 18 avril 1883, qui autorise la circulation des trains de marchandises, en fixe les conditions et les heures.

La manutention des matières dangereuses, dont la nomenclature a été fixée par décret du 21 août 1874, a été réglée par un arrêté du 6 octobre 1875. Il détermine les lieux de mouillage et de déchargement des navires en bois ou en fer contenant ces matières, notamment les pétroles ; un autre arrêté du 30 novembre 1882 décide que les navires chargés de marchandises dangereuses ne pourront remonter en rivière au delà de l'île du Nord.

Le pesage et mesurage des marchandises dans la rade et sur les voies publiques est régi par les préposés du poids public.

TAXES ET TARIFS DU PORT.

Nous allons indiquer rapidement ces droits et tarifs.

Ils se divisent en deux classes : les droits sur les navires, les droits relatifs aux marchandises.

Droits de péage et de navigation.

Droit de francisation. — Se perçoit sur la jauge nette, pour tout navire français ou francisé :

De moins de 100 tonneaux, par tonneau. ......F.	0	108
De 100 à 200 tonneaux, par navire..............	21	60
De 200 à 300 tonneaux, par navire..............	28	80
Pour chaque 100 tonneaux en sus, ou fraction....	7	20

Droits de quai. — Navires français ou étrangers, de l'Europe et de la Méditerranée, 50 centimes par tonneau ; d'autres contrées, 1 franc.

Droit de passeport. — Par navire français ou étranger, 1 franc.

Droit de permis et de certificat. — Par navire français ou étranger, 60 centimes.

Taxes sanitaires et de lazaret. — Elles portent sur les navires, les passagers et les marchandises.

Sur les navires, par tonneau de jauge nette, taxe de 5 à 15 centimes.

Sur les marchandises désinfectées dans les lazarets, 50 centimes à 1 franc.

Sur les passagers, par chaque journée de séjour au lazaret, 50 centimes, 1 franc et 2 francs, suivant la classe.

Pilotage sur la Gironde. — Le tarif du pilotage pour les stations de Bordeaux, Pauillac et l'embouchure de la Gironde, est établi par l'article 211 du décret du 3 mars 1858, modifié le 17 avril 1861 et le 21 avril 1883.

Il est perçu à raison du tirant d'eau du navire. On compte à la montée 3 pilotages 1/4 en été, et 3 pilotages 3/4 en hiver. A la descente on compte 3 1/2 en toutes saisons. Il est dû 6 jours de planche pour la montée d'un navire de la mer à Bordeaux.

La revision complète du règlement et des tarifs a été proposée à la Chambre de commerce pour le remplacement du tarif par tonneau de jauge par celui établi sur la calaison. On propose 35 francs pour les 100 premiers tonneaux et 10 francs par 100 tonneaux ou fraction en plus.

Pilotage pour le bassin à flot. — Aux termes du décret du 15 octobre 1879, tout navire à voiles ou à vapeur de 80 tonneaux

et au-dessus, entrant dans le bassin à flot de Bacalan, est tenu d'avoir un pilote ou un dragueur. Il en est de même à la sortie. Pour les mouvements intérieurs, l'emploi du pilote ou du dragueur est facultatif.

Le tarif est fixé pour tout navire, quel que soit son tonnage, tant à l'entrée qu'à la sortie, à 15 francs, et dans l'intérieur à 10 francs.

Bassin à flot. — Le tarif de halage dans les écluses n'est encore que provisoire. Il varie suivant que le navire est à voiles ou à vapeur, chargé ou sur lest, qu'il est halé complètement, ou que le navire, s'il est à vapeur, fasse usage de sa machine sous pression.

Remorquage en rivière. — Ce service est effectué par la Compagnie Gironde-et-Garonne. Les tarifs sont proportionnels à la jauge et à la distance parcourue. La distance est divisée en 3 sections : de Bordeaux à Pauillac, de Pauillac à Richard, de Richard au Verdon. Pour les navires de 500 tonneaux et au-dessus, on paie de Bordeaux à Pauillac 70 centimes par tonneau ; de Bordeaux à Richard, 1 fr. 20 ; de Bordeaux au Verdon, 1 fr. 40.

Amarrage dans le port. — MM. Labat et Cie sont concessionnaires, suivant un décret du 25 mars 1876, du service d'amarrage des navires dans le port; leur Compagnie porte le nom de Compagnie des corps-morts et bouées d'amarrage. Elle perçoit 15 centimes par tonneau de jauge et par mois, en rade; et à quai 7 centimes et demi par tonneau de jauge et par quinzaine.

Mouvements des bâtiments en rade. — D'après le décret du 3 mars 1858, les changements de place dans la rade peuvent être dirigés par les pilotes ou par les dragueurs. Ces derniers sont des marins autorisés à cet effet spécial.

Les mouvements en rade sont tarifés par le décret précédent et par celui du 19 décembre 1873.

Engins de radoub. — La forme de radoub du bassin à flot est tarifée par le décret du 25 mars 1882.

Le railway des transatlantiques à Lormont, le bassin en pierre de Queyries, la coulisse Tranchard, ont à peu près les mêmes prix. Ils demandent par tonneau de jauge, pour les navires à voiles : frais de montée, 75 centimes; journée de travail, 40 centimes; frais de descente, 40 centimes. Pour les

navires à vapeur, le prix de montée est de 4 francs, ceux de journée de travail et de descente de 2 francs par tonneau de jauge.

Les tarifs ci-dessus s'appliquent aux navires.

Tarifs relatifs aux marchandises.

Voies ferrées des quais. — Le tarif est de 1 fr. 25 par tonneau de la gare à la rue Raze, et de 2 francs au delà.

Grues. — Les navires paient à la Société des Portefaix réunis, par tonne 75 centimes; à la Chambre de commerce 25 centimes par tonne, ou 50 francs par jour de grue.

Pavillons-abris. — Un pavillon entier, par jour 40 francs. La location est divisible par demi et par quart de pavillon.

Peseurs et mesureurs jurés. — Le tarif, trop long pour être reproduit, est imprimé.

§ 4. MOUVEMENT DE LA NAVIGATION.

Le mouvement de la navigation se décompose en trois parties : le petit cabotage, le grand cabotage et le long cours.

Nous donnons le tableau du petit cabotage pour les années 1865, 1870, 1875, 1880, et depuis pour chaque année y compris 1886.

Nous remarquons dans ce tableau la diminution progressive du nombre et du tonnage des navires à voiles et l'augmentation du nombre et du tonnage des navires à vapeur. En 1865 il y avait 22,378 navires à voiles d'un tonnage de 615,157 tonnes; en 1886 le nombre de ces navires était réduit à 19,408 et leur tonnage à 554,000 tonnes. Le nombre des navires à vapeur, qui était en 1865 de 624, avec un tonnage de 74,236 tonnes, s'est élevé en 1886 à 1,026 avec un tonnage de 307,384 tonnes. La voile a donc perdu 61,000 tonnes tandis que la vapeur en a gagné 233,000.

Le mouvement total du petit cabotage, malgré la concurrence des chemins de fer, s'est élevé de 689,393 tonnes à 861,546, gagnant 172,153 tonnes.

Le grand cabotage emploie peu de navires à voiles. Il en avait 9 en 1880, d'un tonnage de 2,279 tonneaux, et 10 en 1881, de 3,991 tonneaux ; mais à partir de 1882 il n'en a plus que 1 de 109 tonneaux en 1884 et 1 de 642 tonneaux en 1885. Pour la vapeur il n'y avait pas de navire en 1865 ; 1 en 1870; et on arrive à 73 en 1886 avec 65,397 tonneaux.

En réunissant le mouvement de la navigation de cabotage, navires chargés, à voiles et à vapeur, entrée et sortie réunies, dans les neuf dernières années de l'époque dont nous nous occupons, de 1878 à 1887, nous constatons que pendant cette période de temps la voile a perdu 4,298 navires et 123,329 tonnes et la vapeur a gagné 217 navires et 124,131 tonnes.

Le mouvement du cabotage entre Bordeaux et les ports de l'Océan d'une part, Bordeaux et les ports de la Méditerranée de l'autre, donne pour 1878, entrée et sortie, 303,980 tonnes pour l'Océan et 3,489 pour la Méditerranée, tonnage poids par 1,000 kilos de marchandises chargées; et pour 1886, 435,151 tonnes de marchandises pour l'Océan et 22,283 pour la Méditerranée. Le trafic par l'Océan a gagné 131,171 tonnes, et celui avec la Méditerranée 18,794 tonnes.

Nous donnons: 1° le tableau du petit cabotage, navires chargés, voile et vapeur ; 2° celui du grand et du petit cabotage réunis de 1878 à 1887; 3° celui des cargaisons pour la Méditerranée et l'Océan pendant la même période de temps.

PETIT CABOTAGE

NOMBRE de NAVIRES	1865	1870	1875	1880	1881	1882	1883	1884	1885	1886
A voiles.....	22.378	19.067	18.518	17.053	18.339	16.469	15.083	20.042	19.146	19.408
A vapeur....	624	798	809	1.158	1.108	1.003	1.024	1.142	1.026	1.072
TOTAL....	23.002	19.865	19.327	18.211	19.447	17.472	16.107	21.184	20.172	20.480
TONNAGE										
A voiles.....	615.157	640.163	549.181	576.167	561.640	533.681	518.587	586.602	574.643	554.162
A vapeur....	74.236	120.523	174.582	279.097	300.861	303.189	353.497	395.447	282.113	307.385
TOTAL....	689.393	760.686	723.763	855.264	862.501	836.870	872.084	982.049	856.756	861.546

GRAND ET PETIT CABOTAGE

Navires chargés.

	ENTRÉE						SORTIE						TOTAL GÉNÉRAL	
	NAVIRES A VOILES		NAVIRES A VAPEUR		TOTAUX		NAVIRES A VOILES		NAVIRES A VAPEUR		TOTAUX			
	Navires	Tonneaux	Navires	Tonneaux	Navires	Tonneaux	Navires	Tonneaux	Navires	Tonneaux	Navires	Tonneaux	Navires	Tonneaux
1878............	11.969	338.129	441	129.783	12.410	467.912	11.737	339.362	487	118.867	12.224	458.229	24.634	926.141
1879............	11.698	314.218	457	136.694	12.155	450.912	9.694	336.975	508	123.140	10.202	460.115	22.357	911.027
1880............	9.201	256.385	569	160.876	9.770	417.261	7.656	290.680	594	118.958	8.250	409.638	18.020	826.899
1881............	9.898	297.550	534	158.194	10.432	455.744	8.102	243.522	594	140.925	8.666	384.447	19.098	640.191
1882............	8.432	242.977	473	158.128	8.905	401.105	7.272	240.577	488	131.349	7.760	371.926	16.665	773.031
1883............	8.313	234.622	524	174.860	8.837	409.482	6.072	226.090	476	149.217	6.548	375.307	15.385	784.789
1884............	9.477	245.730	542	186.142	10.019	431.872	9.912	262.342	561	163.972	10.473	426.314	20.492	858.186
1885............	9.818	290.322	563	184.547	10.381	474.869	9.329	284.963	523	147.933	9.852	432.896	20.233	907.765
1886............	9.808	281.836	572	206.351	10.380	498.187	9.600	262.326	573	166.430	10.173	428.756	20.553	926.943

CABOTAGE

Cargaisons. Total des quantités en tonnes de 1,000 kil.

	ENTRÉE			SORTIE			TOTAL GÉNÉRAL
	Océan	Méditerranée	Total	Océan	Méditerranée	Total	
1878........	133.572	2.716	136.289	170.408	773	171.181	307.470
1879........	117.780	6.175	123.955	149.691	2.004	151.696	275.651
1880........	121.186	7.731	128.918	206.539	423	206.962	335.881
1881........	127.634	4.807	132.441	144.630	350	144.980	277.421
1882........	183.094	4.336	107.430	161.188	527	161.715	269.145
1883........	236.129	11.689	247.819	149.914	636	150.550	398.169
1884........	175.769	9.989	185.585	154.744	1.329	156.073	341.831
1885........	234.556	21.119	255.675	174.077	2.361	176.438	432.113
1886........	240.307	17.217	257.525	194.744	5.066	199.810	457.336

Navigation au long cours.

Dans la période qui s'étend de 1870 à 1887, le nombre et le tonnage des navires ont augmenté. Le nombre des navires, qui était en 1871 de 2,681 avec un tonnage de 988,250 tonnes, entrée et sortie réunies, est arrivé en 1886 à 3,368 navires ayant ensemble 2,003,241 tonnes.

Le nombre des navires français n'a pas beaucoup augmenté; il était de 1,204 en 1871, il est de 1,252 en 1886 ; mais le tonnage a plus que doublé : de 341,225 il est parvenu à 706,669 tonnes, gagnant 365,444 tonnes.

Le pavillon étranger n'a fléchi ni pour le nombre ni pour le tonnage. Il avait, entrée et sortie, 1,477 navires en 1871 avec un tonnage de 647,025 tonnes. En 1886 il a 708 navires de plus, soit 2,185 ; et ces navires portent 1,296,572 tonnes, gagnant 649,547 tonnes.

Si nous étudions ce mouvement au point de vue des pays de destination et nous arrêtant aux quatre dernières années, 1883, 1884, 1885 et 1886, nous remarquerons que les pays avec lesquels le chiffre de l'entrée est le plus élevé, sont l'Angleterre qui nous envoie 320 à 340,000 tonnes par an ; les États-Unis, de 100 à 110,000 ; la Plata, de 80 à 100,000 ; le Chili, environ 60,000 ; l'Espagne et le Portugal, ensemble 100,000 tonnes.

A la sortie c'est encore l'Angleterre avec un chiffre de 280 à 300,000 tonnes ; la République Argentine avec 100 à 110,000 ; les États-Unis avec 80,000 ; l'Allemagne avec 45 à 50,000 ; l'Espagne avec le même chiffre ; le Chili avec 70 à 80,000 tonnes.

Les colonies françaises ont un mouvement différent les unes des autres. La Guyane n'envoie rien et reçoit peu de chose. La Martinique et la Guadeloupe expédient 25 à 30,000 tonnes et en reçoivent de 12 à 15,000. Le Sénégal envoie 24 à 25,000 tonnes et reçoit de 30 à 38,000 tonnes.

Nous donnons le tableau de la navigation au long cours, navires français et étrangers, de 1871 à 1887 ; et le tableau de cette navigation par pays de destination ou d'arrivée pour les années 1883, 1884, 1885 et 1886.

TABLEAUX STATISTIQUES

POUR LA NAVIGATION AU LONG COURS

NAVI

NAVIRES CHARGÉS, LONG COU

E

		1871	1872	1873	1874	1875	1876
Nombre de navires.	Français	613	601	599	644	534	579
	Étrangers	840	857	842	827	870	1.023
	Total	1.453	1.458	1.441	1.471	1.404	1.602
Tonnage des navires.	Français	158.504	142.581	164.316	180.443	163.441	177.862
	Étrangers	354.130	368.138	404.337	436.906	417.715	457.722
	Total	512.634	510.719	568.653	617.349	581.156	635.584
SO							
Nombre de navires.	Français	591	740	655	704	629	676
	Etrangers	637	705	750	700	759	757
	Total	1.228	1.445	1.405	1.404	1.388	1.433
Tonnage des navires.	Français	182.721	233.975	219.997	224.545	228.924	234.274
	Étrangers	292.895	345.245	451.089	410.116	406.668	400.540
	Total	475.616	579.220	671.086	634.661	635.592	634.814
ENTRÉE ET S							
Nombre de navires	Entrées	1.453	1.458	1.441	1.471	1.404	1.602
	Sorties	1.228	1.445	1.405	1.404	1.388	1.433
	Total	2.681	2.903	2.846	2.875	2.792	3.035
Tonnage des navires.	Entrées	512.634	510.719	568.653	617.349	581.156	635.584
	Sorties	475.616	579.220	671.086	634.661	635 592	634.814
	Total	988.250	1.089.939	1.239.739	1.252.010	1.216.748	1.270.398

ION

ÉTRANGERS ET GRANDE PÊCHE

7	1878	1879	1880	1881	1882	1883	1884	1885	1886
17	502	485	545	549	595	589	579	628	579
23	1.145	1.261	1.422	1.207	1.335	1.327	1.180	1.195	1.214
40	1.647	1.746	1.967	1.756	1.930	1.916	1 759	1.823	1.793
90	190.316	195.789	250.049	250.729	300.643	311.169	302.963	336.772	337.087
54	557.163	676.141	762.831	629.343	706.681	789.838	735.042	696.914	729.246
44	747.479	871.930	1.012.880	880.072	1.007.324	1.101.007	1.038.005	1.033.686	1.066.333
61	623	585	611	668	686	643	666	624	604
37	725	741	859	881	916	919	822	923	971
98	1.348	1.326	1.470	1.549	1.602	1.562	1.488	1.547	1.575
40	262.575	251.738	285.024	319.780	371.677	408.768	448 690	373.987	369.582
34	414.996	457.832	476.195	501.744	530.692	549.563	487.960	520.331	567.326
74	677.571	709.570	761.219	821.524	902.369	958 331	936.650	894.318	936.908
RÉUNIES									
0	1.647	1.746	1.967	1.756	1.930	1.916	1.759	1.823	1.793
8	1.348	1.326	1.470	1.549	1.602	1.562	1.488	1.547	1.575
8	2.995	3.072	3.437	3.305	3.532	3.478	3.247	3.370	3.368
4	747.479	871.930	1.012.880	880.072	1.007.324	1.101.007	1.038.005	1.033.686	1.066 333
4	677.571	709.570	761.219	821.524	902.369	958.331	936.650	894.318	936.908
3	1.425.050	1.581.500	1.774.099	1.701.596	1.909.693	2.059.338	1.974.655	1.928.004	2.003.241

NAVI

NAVIRES CHARGÉS, LONG CO

ENTRÉE

PAYS DE PROVENANCE	ANNÉE 1883 — TOTAL du tonnage	ANNÉE 1884 — TOTAL du tonnage	ANNÉE 1885 — TOTAL du tonnage	ANNÉE 188 — TOTAL du tonnag
	Tonneaux	Tonneaux	Tonneaux	Tonneaux
Russie .. Mer Baltique et mer Blanche...	32.702	22.576	30.073	18.975
Russie .. Mer Noire......................	3.453	5.300	1.184	2.901
Suède....................................	41.462	41.376	37 057	29.003
Norwège..................................	11.451	12.813	7.097	7.605
Danemark.................................	777	232	1.430	1.565
Angleterre...............................	344.088	323.998	306.585	314.882
Allemagne................................	31.342	29.618	23.727	17.152
Pays-Bas.................................	19.787	19.809	21.747	21.695
Belgique.................................	16.193	14.855	25.174	14.534
Portugal.................................	31.956	30.923	74.729	101 248
Espagne..................................	70.122	45.271	48.832	61.851
Autriche.................................	56.989	43.232	47.835	43.538
Italie...................................	12.102	13.774	11.743	22.657
Grèce....................................	»	»	1.854	3.090
Roumanie.................................	»	»	3.537	4.945
Turquie..................................	»	»	10.114	9.046
Côte occidentale d'Afrique...............	1.711	»	432	»
Afrique anglaise (côte occidentale)......	3.087	387	»	838
Afrique anglaise (côte orientale)........	1.480	2.625	»	603
Indes anglaises..........................	20.117	9.453	11.416	4.520
Indes hollandaises.......................	»	»	1.186	»
Royaume de Siam..........................	»	»	3.467	1.203
Australie................................	»	»	2.632	»
États-Unis (Océan Atlantique)............	109.346	117.078	72 283	99.766
États-Unis (Océan Pacifique).............	2.625	»	7.559	»
Mexique..................................	21.027	4.865	»	»
Nouvelle-Grenade.........................	23.577	21.515	24.594	27.242
Venezuela................................	2.520	1.913	2.537	844
Brésil...................................	2.383	209	»	190
Uruguay (Montevideo).....................	1.195	1.005	»	»
République Argentine (Buenos-Ayres)......	78.252	75.457	106.901	88.442
Pérou (Bas-Pérou)........................	7.079	12.681	»	»
Bolivie (Haut-Pérou).....................	»	705	456	»
Chili....................................	56.270	57.567	53.798	56.526
Haïti....................................	»	»	415	5.564
Possessions d'Amérique Anglaises du Nord..............	20.676	14.068	7.181	16.885
Possessions d'Amérique Anglaises autres y compris les Antilles............	»	»	150	»
La Réunion...............................	555	1.166	2.152	2.760
Guyane française.........................	»	»	635	»
Martinique...............................	15.525	22.465	22.134	21.238
Guadeloupe...............................	5.404	6.302	3.687	6.138
Algérie..................................	2.397	6.524	3.979	9.888
Sénégal..................................	19.084	27.346	25.596	24.811
Nouvelle-Calédonie.......................	3.290	1.671	603	593
Pêche de la morue........................	20.786	21.836	27.175	23.595
Autres pays..............................	10.197	27.390	»	»
Totaux..........................	1.101.007	1.038.005	1.033.686	1.066.333

TION

S ÉTRANGERS ET GRANDE PÊCHE

SORTIE

PAYS DE DESTINATION	ANNÉE 1883 TOTAL du tonnage	ANNÉE 1884 TOTAL du tonnage	ANNÉE 1885 TOTAL du tonnage	ANNÉE 1886 TOTAL du tonnage
	Tonneaux	Tonneaux	Tonneaux	Tonneaux
Russie (Mer Baltique)	6.095	3 414	2.535	3.339
Suède	8.836	12.960	10.947	9.888
Norwège	5.222	1.962	3.780	4.946
Danemark	5.559	5.959	5.463	10.052
Angleterre	307.114	280.491	281.608	292.982
Allemagne	53.496	45.970	46.108	40.717
Pays-Bas	21.274	20.573	23.754	20.743
Belgique	17.735	17.572	17.592	14.818
Portugal	29.885	28.894	78.690	92.950
Espagne	61.735	55.502	47.585	52.457
Autriche	»	»	4.442	3.325
Italie	»	»	2.489	5.626
Turquie	»	»	686	»
Égypte	»	»	922	»
Possessions anglaises d'Afrique (côte occid.).	»	387	»	»
Possessions anglaises d'Afrique (Maurice)...	3.460	3.880	»	»
Indes anglaises	1.454	2.717	3.961	»
Indes hollandaises	11.302	16.377	16.867	17.318
Australie	»	»	»	482
États-Unis (Océan Atlantique)	68.812	73.992	68.479	78.527
États-Unis (Océan Pacifique)	1.313	1.647	413	»
Mexique	31.327	7.187	13.526	2.607
Guatemala	700	2.053	492	1.438
Nouvelle-Grenade	14.374	24.882	14.866	38.323
Venezuela	2.695	2.830	2.009	1.624
Brésil	2.043	6.973	374	330
Uruguay (Montevideo)	2.695	1.402	706	»
République Argentine (Buenos-Ayres)	116.288	110.682	91.603	93.770
Équateur	2.142	1.862	502	1.481
Haïti	»	»	143	»
Possessions espagnoles d'Amérique	»	»	313	»
Possessions anglaises d'Amérique du Nord..	»	»	2.491	2.558
Pérou (Bas-Pérou)	15.714	11.779	»	»
Bolivie (Haut-Pérou)	»	»	»	»
Chili	68.157	79.441	73.973	66.527
Réunion	13.856	12.534	6.563	1.061
Guyane française	1.870	1.704	1.686	1.417
Martinique	7.311	5.960	6.544	7.005
Guadeloupe	6.963	5.376	2.898	3.340
Algérie	4.291	6.460	10.074	23.445
Sénégal	36.132	38.145	30.305	27.736
Établissements français du golfe de Guinée.		»	140	»
Sainte-Marie de Madagascar	»	»	193	»
Cochinchine	5.881	1.358	1.549	»
Tonkin	»	»	6.801	8.682
Établ. français en Océanie. — N.-Calédonie..	»	»	»	3.218
— — Autres	»	»	»	1.196
Nouvelle-Calédonie, Taïti et Nouka-Hiva....	6.269	14.508	7.009	»
Pêche de la morue	171	3.163	2.437	2.980
Autres pays	16.160	26.054	»	»
Totaux	958.331	936.650	894.318	936.908

Article 2. — *Importations et Exportations.*

§ 1. MOUVEMENT GÉNÉRAL DU COMMERCE EXTÉRIEUR DE LA FRANCE.

Avant de nous occuper spécialement des importations et des exportations du port de Bordeaux, dans la période qui commence en 1870 et finit en 1886, nous croyons utile de tracer à grands traits la situation générale du commerce de la France à la fin de l'année 1886, ce qui nous permettra d'apprécier plus exactement la situation particulière du commerce extérieur de Bordeaux.

L'ensemble du *commerce extérieur de la France* a pris un développement considérable depuis soixante ans. Nous le résumons en donnant la moyenne annuelle des valeurs en francs par périodes décennales de 1827 à 1866, d'après les documents publiés par les Douanes :

ANNÉES	IMPORTATIONS	EXPORTATIONS	TOTAUX
1827 à 1836........	667.400.000f	698.400.000f	1.365.800.000f
1837 à 1846..... .	1.088.400.000	1.024.000.000	2.112.400.000
1847 à 1856........	1.502.700.000	1.672.300.000	3.175.000.000
1857 à 1866.... ...	2.986.700.000	3.203.000.000	6.189.700.000
1867 à 1876........	4.262.000.000	4.201.800.000	8.463.800.000

Le mouvement total a progressé de 1 milliard à 8 milliards.

Nous continuons le tableau, année par année, depuis 1876.

ANNÉES	IMPORTATIONS	EXPORTATIONS	TOTAUX
1877...............	3.669 800.000f	3.406.300.000f	7.076.100.000f
1878...............	4.176.200.000	3.179.700.000	7.355.900.000
1879............. .	4.595.200.000	3.231.300.000	7.826.500.000
1880...............	5.033.200.000	3.467.900.000	8.501.100.000
1881...............	4.863.400.000	3.561.500.000	8.424.900.000
1882...............	4.821.800.000	3.574.400.000	8.396.200.000
1883...............	4.804.300.000	3.451.900.000	8.256.200 000
1884...............	4.343.500.000	3.222.500.000	7.566.000.000
1885...............	4.088.400.000	3.088.100.000	7.196.500.000
1886...............	4.234.400.000	3.300.200.000	7.534.600.000

Nous avons déjà parlé d'une crise commerciale qui se serait dessinée à partir de 1883. Elle est accusée par les chiffres. De 8 milliards 500 millions en 1880, ils descendent à 8 milliards 256 millions en 1883, perdant environ 250 millions ; et à 7 milliards 196 millions en 1885, en perte de 1 milliard 300 millions sur les chiffres de 1880.

En 1886, l'ensemble du commerce de la France donne sur l'ensemble de 1885 une augmentation notable. Elle se monte pour les importations à 145,962,000
pour les exportations à 212,085,000

Ensemble à............... 358,047,000

Si nous voulons entrer plus avant dans l'examen des articles d'importation et d'exportation, pendant la période de 1876 à 1886, nous devons examiner, dans leurs grandes divisions, les chiffres relatifs à ces articles. Nous les classons en objets d'alimentation, matières premières, objets fabriqués, matières non classées et métaux précieux.

Occupons-nous d'abord des importations :

FRANCE. — IMPORTATIONS

ANNÉES	VALEURS EN MILLIONS DE FRANCS					
	Alimentation	Matières premières	Objets manufacturés	Objets non classés	TOTAUX	Métaux précieux
1877.......	1.102m0	2.040m9	563m9	123m1	3.669m8	683m1
1878.......	1.450 5	2.081 6	524 9	119 3	4.176 2	543 6
1879.......	1.840 8	2.107 4	515 1	132 0	4.595 2	332 0
1880.......	1.996 2	2.335 7	554 8	146 4	5.033 2	295 9
1881.......	1.717 3	2.349 2	640 6	156 3	4.863 4	363 3
1882.......	1.645 5	2.296 0	730 2	149 1	4.821 8	411 5
1883.......	1.614 2	2 302 1	721 0	167 1	4.804 3	146 0
1884.......	1.414 2	2.127 7	648 5	153 1	4.343 5	228 5
1885	1.431 7	1.949 3	568 8	138 5	4.088 4	479 5
1886.......	1.528 6	2.007 3	558 1	140 4	4.234 4	443 5

Objets d'alimentation. — Les céréales ont donné, en 1886, 36 pour 100, soit environ 12 millions, de plus qu'en 1885 ; la récolte de 1886 laissant un déficit sur celle de 1885.

Le déficit de la récolte des vins a aussi augmenté l'importation de cet article. L'année 1885 avait produit 28,536,000 hectolitres ; celle de 1886 n'a donné que 25,063,000 hectolitres.

Les importations ont aussitôt augmenté. Leur chiffre total s'est élevé à 11,018,895 hectolitres, d'une valeur de 516 millions de francs. L'Algérie a fourni 487,248 hectolitres; l'Italie, 1,788,277 hectolitres, l'Espagne 6,396,304 hectolitres. Le solde a été fourni par d'autres contrées.

L'importation réunie des vins et des céréales a donné en 1886 sur 1885 une augmentation de 139 millions.

Mais, d'autre part, il y a eu diminution sur les sucres de 45 millions, et sur les bestiaux de 15 millions.

Matières premières. — L'importation totale des matières premières employées par l'industrie s'est élevée, en 1886, à la somme de 2,007,276,000 francs; elle avait été en 1885 de 1,949,304,000 francs.

Cet excédent de 58 millions a été atténué par l'accroissement de notre exportation de produits similaires. En tenant compte de ces exportations il y a eu toutefois augmentation d'importation étrangère : sur les laines 31 millions, sur les soies et bourres de soie 29 millions, le coton 5 millions, les engrais 4 millions, soit 69 millions.

Il y a eu diminution, sur les lins, de 15 millions, l'indigo 9 millions, la houille 8 millions, les bois merrains 9 millions, les bois de construction 7 millions, soit 48 millions.

Objets fabriqués. — L'importation a peu varié. Elle était, en 1885, de 568,843,000 francs; en 1886, de 558,079,000 francs, soit 10 millions environ de moins. Mais elle avait beaucoup diminué depuis quelques années. En 1882, elle était de 730 millions, et en 1883 de 721 millions. Elle avait diminué de 10 millions; elle diminua de 72 millions en 1884, de 85 millions en 1885, soit, de 1882 à 1886, de 730 à 558 millions, c'est-à-dire de 172 millions.

Exportations. — Le chiffre en a augmenté, de 1886 sur 1885, de 212 millions, dont :

Objets fabriqués.	110 millions.	Bimbeloterie	7 millions.
Tissus de soie . .	38 »	Modes et fleurs. . . .	6 »
Tissus de laine .	32 »	Bijouterie	6 »
Tissus de coton .	12 »	Objets en métaux . .	4 »
Sucre raffiné . . .	22 »		

Ce mouvement, coïncidant avec celui de la diminution des importations, accuse une différence de 212 millions d'une

part, et de 172 millions de l'autre, soit 384 millions. Ces chiffres indiquent, par la diminution des importations, que, sur les marchés intérieurs, notre industrie lutte avec succès contre les industries similaires de l'étranger, et que, sur les marchés étrangers, elle fait une concurrence heureuse aux industries de ces contrées.

Voici le tableau de ces exportations depuis 1877 :

FRANCE. — EXPORTATIONS

ANNÉES	VALEURS EN MILLIONS DE FRANCS					
	Objets d'alimentation	Matières premières	Objets fabriqués	Objets non classés	TOTAUX	Matières précieuses
1877.......	1.023m6	590m6	1.712m4	109m6	3.436m3	141m2
1878.......	806 2	576 5	1.679 3	117 3	3.179 7	189 2
1879.......	831 0	632 5	1.645 1	122 8	3.231 3	224 4
1880.......	828 0	697 0	1.812 9	130 0	3.467 9	470 2
1881.......	878 7	699 0	1.845 7	138 1	3.561 5	302 2
1882.......	868 8	708 3	1.864 4	132 9	3.574 4	349 8
1883.......	889 2	659 8	1.822 0	130 9	3.451 9	231 1
1884.......	772 1	674 0	1.645 7	140 7	3.232 5	128 3
1885.......	737 5	611 5	1.585 5	153 7	3.088 1	338 9
1886.......	770 4	654 5	1.695 4	179 9	3.300 2	333 3

De l'ensemble du mouvement commercial extérieur de la France, qui vient de passer sous nos yeux, il résulte :

Que de 1836 à 1856, ce mouvement avait été porté, d'une moyenne annuelle de 1 milliard 363 millions, à celle de 3 milliards 175 millions; que, dans la période qui a suivi les traités de 1860, ce mouvement s'est élevé à 6 milliards, et, dans la période suivante, a été porté à 8 milliards 500 millions, pour redescendre à 7 milliards 500 millions de 1884 à 1886.

Cette diminution du commerce extérieur de la France a été attribuée à diverses causes : aux mauvaises récoltes de vins et de céréales; aux grèves ouvrières et à l'augmentation des salaires; à l'incertitude de la législation douanière, à chaque instant modifiée; à l'élévation des droits mis par la France sur les produits étrangers, et à celle des droits mis sur nos produits par l'étranger; à la charge trop lourde des impôts amenée par la mauvaise administration des finances de l'État.

§ 2. MOUVEMENT COMMERCIAL EXTÉRIEUR DE BORDEAUX.

Nous pouvons mieux apprécier ce mouvement lorsque nous connaissons celui de la France, dont il forme une fraction.

Nous allons donner quelques indications générales ; nous donnerons ensuite les chiffres par quantités et par valeurs des marchandises.

1. Importations.

Le chiffre général, qui était de 6,946,999 quintaux métriques en 1870, après avoir fléchi à 5,626,460 quintaux en 1871, a dépassé 7 millions, 8 millions et 9 millions en 1874, 1875 et 1876. Il est arrivé en 1879 à 11 millions, en 1880 à 13 millions, et s'est à peu près maintenu à ce chiffre jusqu'en 1886.

La valeur de ces importations, qui était de 213 millions de francs en 1870, est arrivée à 402 millions en 1885, et à 415 millions en 1886.

Nous allons en étudier rapidement quelques articles.

Objets d'alimentation. — Les céréales, grains et farines, forment un article très variable, et qui, suivant le rendement des récoltes, a quelquefois peu d'importance, et quelquefois en prend une considérable. Ainsi, en 1875, l'importation ne coûta que 700,000 francs; dans quelques autres années elle fut de 1, 2 ou 3 millions.

Mais les insuffisances de récoltes grossissent bientôt ces chiffres, et nous avons 11 millions en 1871 et en 1874, 34 millions en 1878, 83 millions en 1879, et 82 millions en 1880, pour redescendre à 40, 35, 25 et 19 millions dans les années suivantes. Le riz figure pour une valeur annuelle de 2 à 3 millions de francs.

Le gros article, après les céréales, est celui du vin. Dans les premières années de notre période, l'importation est peu considérable ; elle va seulement à 400,000 francs en 1870, mais elle augmente graduellement avec les ravages du phylloxera. Elle n'obtient guère que 1 à 2 millions jusqu'en 1878, mais elle arrive à 11 millions en 1879, à 31,500,000 francs en 1880, entre 45 et 50 millions les années qui suivent, et à 83 millions en 1886.

Les eaux-de-vie et alcools offrent des résultats analogues. L'importation ne dépassait pas une valeur de 2 à 3 millions ; en 1874, elle est de 4 millions ; en 1876, de 5 millions ; en 1878, de 9 millions ; en 1879, de 12 millions ; en 1880, de 16 millions ; en 1882, de 22 millions ; puis elle diminue à 15 millions, à 13 millions, et en 1886, à 9 millions.

Les viandes salées ont monté de 400,000 francs et 1 million à 4 et 5 millions de 1876 à 1880, à 8 et 9 millions en 1880 et 1881, pour redescendre de 1 à 2 millions.

L'importation des poissons s'est tenue longtemps de 7 à 10 millions, jusqu'en 1880. En 1881, elle atteint 12 millions, 14 millions en 1882, 16 millions en 1883, 19 millions en 1884, 21,500,000 francs en 1885, et 26,275,000 francs en 1886.

Les graisses figurent pour une valeur annuelle de 5 à 8 millions.

Les huiles, pour 1 à 2 millions.

Les fromages, pour 3 à 4 millions.

Les sucres, pour 9 à 14 millions, et descendent à 7 millions en 1886.

Les cafés ont atteint 26 millions en 1873, et descendent à 8 millions en 1886.

Le cacao, de 4, 5 et 6 millions, arrive à 9 millions en 1876, 13 millions 500,000 et 12 millions 600,000 en 1879 et 1880, et redescend, dans les années suivantes, à 8 millions, 7 millions et 6 millions 600,000 francs.

Matières premières et objets servant à l'industrie. — Parmi ces objets, nous nous occupons de ceux qui ont une origine minérale : la houille, les nitrates de soude et de potasse, les métaux, cuivre, fer, fonte, acier.

L'article le plus important est la houille. Sa valeur annuelle est de 6 à 7 millions de francs.

Les nitrates de potasse et de soude, dont l'importation a varié de 1 à 2 millions, de 1870 à 1881, ont atteint, en 1881, 7, 8, 9 et 10 millions, et ne figurent que pour 5 et 6 millions en 1885 et 1886.

L'importation du cuivre varie de 1 à 2 millions ; il en est de même pour le fer, la fonte et l'acier.

Les principaux produits végétaux importés sont les arachides et graines oléagineuses, dont le chiffre varie de 3 à 6 millions de francs ; les gommes, qui vont de 4 à 5 millions, 10 millions

en 1885, 7 millions en 1886 ; le chanvre, de 500,000 francs à 1 million ; le coton en laine, qui figurait pour 2 millions en 1870, 1871, 1872, pour 1 million en 1873, et qui ne figure plus depuis cette époque.

Les bois forment, au contraire, un article extrêmement important. Ils ont une valeur de 25 millions en 1870, de 30 millions en 1874, 37 millions en 1875, 41 millions en 1876 ; ils descendent ensuite à 34 et 35 millions, à 26 millions en 1885, et à 20 millions en 1886.

Le tabac en feuilles ou en côtes fournit annuellement une valeur de 8 à 10 millions.

Les objets ou produits animaux sont les laines, les peaux et le guano.

L'importation des laines a pris un grand développement, ainsi que celle des peaux et pelleteries brutes.

Les laines figurent pour 10 à 12 millions. On a importé pour 13 millions en 1875 ; le chiffre est descendu à 7 millions en 1878, à 5,650,000 en 1879, et progressivement à 3 millions, à 2 millions, à 1,500,000 francs, en 1885 et 1886.

Les peaux ont donné de 27 à 30 millions jusqu'en 1878 ; 38,700,000 francs en 1879, 42 millions en 1882, 46 millions en 1883, 54 millions en 1885, et 48 millions en 1886.

Les guanos ont peu d'importance, de 50,000 à 150,000 francs.

Objets manufacturés. — Les importations n'ont porté que sur de très faibles quantités. Les tissus, passementeries et rubans de laine, ne dépassent pas 2 à 3 millions de francs par an, sauf en 1871, 13 millions.

Les tissus de coton autres que les guinées ne sont pas plus en faveur : ils se tiennent à 2, 3, 4, 5, 6 millions, atteignent près de 10 millions en 1879, et redescendent à 2 et 3 millions depuis 1880.

Nous donnons le détail par marchandises des importations du port de Bordeaux, de 1870 à 1887, dans deux tableaux. Le premier porte les quantités en quintaux métriques, le second les valeurs de ces marchandises en francs.

TABLEAUX STATISTIQUES DES IMPORTATIONS

PAR NATURE DE MARCHANDISES

1er TABLEAU : Commerce général. Quantités en quintaux métriques.

2e TABLEAU : Commerce général. Valeurs en francs.

IMPOR

COMM

MARCHANDISES	1870	1871	1872	1873	1874	1875	1
	Quint. mét.	Quint. mét.	Quint. mét.	Quint. mét.	Quint. mét.	Quint. mét.	Qui
Bois communs.	2.424.545	1.329.171	2.764.102	1.739.089	2 954.780	3.858.902	4.9
Peaux et pelleteries brutes.	118.648	81.331	117.446	96.000	139.618	149.962	1
Café	65 888	53.598	70.441	121.187	84.288	105.083	1
Laines.	41.709	40.164	40.872	48.530	43.673	50.470	
Sucres	223 822	131.169	161.346	177.707	163.989	256.240	1
Poissons.	127.451	110.439	2.203	2.834	—	—	1
Tabac en feuilles ou en côtes	45.938	40.451	51.165	66.261	54.239	30.802	
Indigo	2.558	5.318	2.995	3.103	1.918	896	
Cacao	36.587	25.788	22.903	30.998	34·091	48.175	
Graisses de toutes sortes.	—	—	—	—	34.894	—	
Céréales (grains et farines)	213.541	394.701	53.071	67.221	336.339	31.984	1
Houille crue et carbonisée.	2.284.352	1.998.823	2.341.725	1.937.493	1.979.953	2.339.860	2.8
Gommes pures exotiques.	28.714	30.978	23.457	26.754	28.329	20.237	
Graines et fruits oléagineux	79.279	115.789	86.913	82.571	112.323	94.404	
Eaux-de-vie, esprits et liqueurs . . .	46.864	51.889	25.781	49.077	71.124	67.355	
Fromages.	23.044	23.595	23.162	21.903	22.042	24.308	
Armes et munitions de guerre . . .	7.454	64.514	1.430	526	225	—	
Tissus de laine.	6.099	23.649	4.704	2.528	2.639	2.960	
Tissus de coton	8.391	10.800	12.380	12.482	7.835	6.811	
Engrais	143.846	51.895	31.070	95.021	97.474	86.373	1
Riz en grains ou en paille	74.589	105.373	75.316	86.330	413.457	58.185	1
Cuivre	5.734	13.986	4.154	14.850	17.657	13.542	
Coton en laine.	10.905	10.495	9.924	5.719	3.260	2.112	
Bâtiments de mer.	61.480	10.610	22.770	4.725	—	12.420	
Poivre	22.868	17.757	2.968	12.934	9.892	12.448	
Huiles fixes pures	12.914	32.062	23.371	20.427	9.965	17.486	
Fer, fonte et acier	97.824	61.493	55.957	55.119	104.693	109.122	1
Guinée des Indes	—	—	—	—	—	—	
Vins.	13.499	14.830	16.489	62.076	63.146	23.161	
Produits chimiques	25.977	11.719	48.284	—	—	25.225	
Viandes salées	—	6.170	15.901	9.376	3.093	12.708	
Bois exotiques.	41 202	13.009	33.094	28.113	18.055	—	
Chanvre teillé	5.915	6.749	11.980	11.718	13.039	9.626	
Vanille.	—	83	30	104	78	99	
Autres articles	646.362	738.102	926.188	953.153	669.677	659.223	6
Totaux	6.946.999	5.626.460	7.083.562	5.845.929	7.195.785	8.130.179	9.5

TS (Quantités)

1878	1879	1880	1881	1882	1883	1884	1885	1886
Quint. mét.	Quint. mét.	Quint. mét.	Quint. mét.	Quint. mét.	Quint. mét.	Quint. mét.	Quint. mét.	Quint. mét.
1.962.587	2.102.583	3.380.998	1.360.162	2.548.616	2.002.474	1.686.148	1.818.189	1.498.509
201.573	211.492	190.700	196.302	209.595	206.977	182.580	251.151	235.965
114.282	88.718	94.107	122.879	101.837	102.529	76.559	87.382	54.421
30.598	26.276	15.528	15.559	10.426	8.539	8 618	8.864	8.129
228.280	189.320	164.262	159.586	201.814	184.312	218 077	221.204	220.426
179.000	194.882	195.187	174.740	215 423	246.513	277.904	282.343	425.819
87.001	88.603	88.589	100.631	64.075	102.842	56.695	62.116	61.587
620	897	528	—	659	630	520	1.004	796
30.779	54.045	70.542	47.788	42.499	37.780	39.435	43.189	35.932
61.912	49.049	55.480	77.514	41.331	49.684	39.773	51.888	67.816
1.208.120	2.888 286	3.018.811	1.734.919	1.465.411	1.810.038	1.732.813	1.403.548	1.067.919
2.417.277	2.972.309	3.454.068	3.443.758	4.106.591	4.598.450	4.302.494	4 213.842	4.323.284
18.403	34.323	40.714	23.887	30.216	24.050	33.569	37.929	24.837
112.840	154.308	158.141	158.506	188.017	175.678	211.640	199.477	192.963
126.814	124.209	218.318	207.384	242.606	172.800	198.531	218.601	212.565
23.599	25.964	22.297	19.873	21.982	20.583	18.271	19.020	17.731
496	1.179	1.104	1.095	375	—	832	599	511
1.925	2.651	3.609	14.285	2.508	3.112	3.232	2.929	2.456
12.198	16.431	16.199	16 254	16.263	19.266	23.153	24.401	21.555
124.480	82.401	99.784	71.868	80.995	86.942	228.498	68.032	37.234
75.912	88.839	143.649	128.788	145.580	194.754	88.905	127.057	128.665
35.735	29.634	36.116	44.308	29.850	57.444	28.550	13.162	16.888
—	—	—	—	—	—	—	—	—
12.285	10.955	11.895	8.160	107.660	60.900	31.810	—	—
6.027	4.400	—	3.209	—	6.332	3.079	2.747	2.330
11.000	15.489	10.080	15.387	13.917	24.667	14.111	13.486	17.081
232.064	318.703	238.132	168.185	224.873	319.518	192.438	216.664	153.396
—	—	—	—	—	—	—	—	—
48.193	289.997	821.691	1.276.407	1.224.826	1.239.695	988.443	1.259.007	2.077.022
56.651	31.646	25.310	173.871	185.951	115.095	239.542	135.891	224.767
29.023	30.274	64.007	69.749	10.426	7.408	6.249	11.354	18.972
—	—	—	—	—	22.945	—	26.809	—
9.343	10.700	7.804	12.682	18.691	12.070	9.354	5.923	—
213	245	209	239	227	190	252	226	261
770.965	1.011.240	795.976	1.161.185	1.528.996	1.188.708	1.103.503	1.166.690	1.413.863
8.230.195	11.150.137	13 444.135	11 009 160	13.082.236	13.102.925	12.045.578	11.994.724	12.563.700

IMPOR

COM

MARCHANDISES	1870	1871	1872	1873	1874	1875	
	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	
Bois communs	25.000.000	9.000.000	18.000.000	22.000.000	30.000.000	37.000.000	41
Peaux et pelleteries brutes	12.000.000	10.000 000	16.000.000	17.000.000	27.000.000	31.000.000	27
Café	10.000.000	8.000.000	13.000.000	26.000.000	19.000.000	23.000.000	24
Laines	9.000.000	11.000.000	12.000.000	13.000 000	11.000.007	12.000.000	13
Sucres	14.000.000	9.000.000	11.000.000	11.000.000	9.000.000	13.000.000	5
Poissons	7.000.000	7.000.000	10.000.000	10.000.000	8.000.000	8.000.000	10
Tabac en feuilles ou en côtes	5.000.000	5.000.000	7.000.000	8.000.000	6.000 000	4.000.000	10
Indigo	5.000.000	11.000.000	5.000.000	5.000.000	3.000.000	1.000.000	2
Cacao	5.000 000	4.000.000	3.000.000	4.000.000	4.000.000	6.000.000	9
Graisses de toutes sortes	6 000.000	7.000.000	8.000.000	4.000.000	4.000.000	1.000 000	3
Céréales (grains et farines)	5.000 000	11.000.000	1.000.000	2.000.000	11.000.000	700.000	3
Houille crue et carbonisée	3.000.000	3.000.000	1.000.000	6.000.000	4.000.000	5.000.000	6
Gommes pures exotiques	5.000 000	5.000.000	4.000.000	4.000.000	1.000.000	2 000.000	3
Graines et fruits oléagineux	6.000.000	4.000.000	4 000.000	3.000.000	3.000.000	3.000.000	2
Eaux-de-vie, esprits et liqueurs	2.000.000	3.000.000	3.000.000	3.000.000	4.000.000	4.000.000	5
Fromages	4.000.000	3.000.000	3.000.000	3.000.000	3.000 000	4.000.000	4
Munitions de guerre	5.000.000	25.000.000	1.000.000	900.000	800.000	300.000	
Tissus de laine	3.000.000	13.000.000	3.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2
Tissus de coton	3.000.000	4.000.000	5.000.000	3.000.000	1.000.000	4.000.000	6
Engrais	4 000.000	1.000.000	700.000	3.000.000	2.000.000	2.000.000	4
Riz en grains ou en paille	2.000.000	3.000.000	2.000.000	2.000.000	3.000.000	1.000.000	2
Cuivre	900.000	2.000.000	900.000	1.000.000	2.000.000	2.000.000	2
Coton en laine	2.000.000	2.000.000	2 000.000	1.000.000	500.000	400.000	
Bâtiments de mer	7.000.000	1.000.000	2.000.000	300.000	—	800.000	1
Poivre	3.000.000	2.000.000	400.000	2.000.000	1.000.000	1.000.000	
Huiles fixes pures	1.000.000	3.000.000	2.000.000	1.000.000	800.000	1 000.000	1
Fer, fonte et acier	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.
Guinée des Indes	1.000.000	1.000.000	3.000.000	3 000.000	—	20 000	
Vins	400.000	700.000	900.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	1.
Produits chimiques	1.000.000	700.000	2.000.000	200.000	—	1.000.000	2.
Viandes salées	400.000	600.000	2.000.000	1.000.000	300.000	1.000.000	4.
Bois exotiques	800.000	300.000	600.000	400 000	1.000.000	300.000	
Chanvre teillé	500.000	600.000	1 000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	
Vanille	300.000	800.000	90.000	1.000.000	1.000 000	1.000.000	1.
Autres articles	53.834.000	87.879.000	51.397.000	68 786.000	75.065.000	66.509.000	71.
Totaux	213.134.000	259.579.000	202.987.000	235.586.000	241.465.000	242.029.000	267.

N S (Valeurs)

AL

	1878	1879	1880	1881	1882	1883	1884	1885	1886
	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
60	29.255.829	29.175.560	34.413.481	21.061.632	33.950.224	34.731.868	28.114 223	26.216.624	20.602.774
59	31.242.517	38 700.260	33.629.068	35.652.236	42.053.190	46.949.595	41.619.875	54.211.425	48.107.998
21	21.370.734	15.791.802	15.904.042	18.554.741	13.646.147	14.251.498	9.340.244	10.223.737	8.217.517
36	7.098.750	5.649 321	3.804.306	3.422.989	2.241.654	1.393.177	1.723.642	1.462.523	1.625.840
23	11.986.536	9.806.289	10.390.976	9.722.925	12.011.129	9.114.057	8.080 541	9.023.715	7.274.822
94	11.198.920	10.370.933	10.089.863	12.021.937	14.263.194	16.343.844	18.905.183	21.525.638	26.275.076
31	8.700.106	8.860.260	8.858.913	10.063.107	6.407.470	11.341.092	7.143.634	8.137.180	7.698.398
49	960.892	1 506.758	931.868	—	1.170.240	1.102 325	754.406	1.556.929	1.193 850
97	6.925.131	13.511.217	12.697.598	8.219.581	7 309.895	7.744.955	7.295.414	8.421.937	6.647.450
33	6.781.554	4.322.623	5.047.167	8.526.552	4.759.617	6.005.069	3 886.805	4.360.734	5.173.474
82	34.071.172	83.520.080	82.147.205	48.390.009	39 653.157	43.417.308	35.940.647	25.608.184	19.217.935
94	4.399.444	5.053.078	6.182.782	6.267.640	7.698.025	6.897.675	5.453.741	5.928.037	5.653 782
58	2.447.582	4.564.912	5.414.949	2.723.162	3 414.375	3.487.276	5.572.499	10.089.215	7.078.653
11	2.820.993	3.086.165	3.953.529	4.755.171	6.392.566	5.973.040	7.619.024	6.931.195	6.699.781
31	9.099.602	12.952.130	16.336.987	15.914.413	22.189.342	13 420.061	13.403.417	14 264.044	9.722.947
25	3.539.803	3.894.646	3.567.573	3.179.757	3.626.954	3.596.320	3.014.650	2.852.934	2.482.591
39	700.114	1.841.845	1.495.429	1.004.222	565.946	—	1.312.115	967.302	948.262
65	1.499.371	5.064.864	6.540 460	2.185.452	1.817.373	3 303.022	3.170.494	2.711.792	2.098.358
75	6.865.794	9.776 975	10.197.189	8.277.305	10.427.065	12.997.494	14.339.867	14.241.404	13.632.567
84	3 692.126	2.210.937	1.011.947	1.348.036	1.214.918	1.304.132	5.661.761	1.020.179	561.820
52	2 718.587	3.097.145	4.467.082	4.574.011	4.387.289	4.968.912	2.148.736	3.119.992	2.876.503
97	5.493.354	4.181.255	5.626.836	6.646.173	4.746 148	8.788.972	3.911.401	1.618.952	1.899.885
	—	—	—	—	—	—	—	—	—
20	633.620	553 000	1.015.350	752.100	3.975.300	2.186.450	1.007.325	—	—
	693.135	528.052	—	474.914	—	1.203.103	585.086	494.449	419.436
74	1.076.359	1.523.089	1.008.549	1 603.451	1.353.258	2.465.496	1.576.496	1.539.718	2.045.229
24	1.536.688	1.986.298	1.732.471	2.193.988	2.307.357	2.764.551	1.689.925	1.450.649	1.161.568
	—	—	—	—	—	—	—	—	—
78	2.119.904	11.960.411	31.553.263	51.380.184	44.003.618	45.057.625	36 741.392	51.436.634	83.473.065
86	2.495.180	1.512.170	1.140.689	7.309.711	8.499.141	9.676.864	9.864.721	5.130.891	6.160.802
55	4.412.560	3.822.237	8.606.637	8.928.[illegible]62	1.263.761	859.648	722.428	1.444.422	2.527.974
	—	—	—	—	—	450.256	—	460.600	—
22	887.559	898.778	594.692	906.771	1.309.200	965.611	823.175	509.406	—
50	1.065.800	1.345.795	1.147 850	1.315.985	1.021.860	857.205	1 137.330	1.016.325	1.175.670
83	44.823.781	51.356.670	52.392.354	55.393.997	78.416.175	60 917.396	61.364.847	104.269.435	112.642.696
08	272.613.497	352.425.564	381.901.105	362.770.914	386.095.588	384 535.894	343.925.044	402.246.201	415.296.693

2. Exportations.

Les exportations ont suivi une marche progressive. De 3,895,000 quintaux métriques en 1871, leur quantité a dépassé 4 millions jusqu'en 1877, 5 millions en 1878, 6 millions dans les années suivantes.

Si nous examinons leur valeur, suivant les évaluations de la Douane, nous ne trouvons pas une valeur en francs croissante dans les mêmes proportions. Cela tient à ce que le prix des marchandises a baissé. Ainsi les 3,895,000 quintaux métriques de 1871 sont estimés à 367,977,000 francs; soit à 94 fr. 48 le quintal; et les 6,211,000 quintaux métriques de 1886 ne sont estimés que 389,673,000 francs, soit 62 fr. 80 le quintal. Le prix du quintal a donc baissé de la différence, soit 31 fr. 68, ce qui représente un tiers de la valeur de 1871.

La baisse avait eu lieu sur les tissus de soie, de laine, de lin, de chanvre et de coton, sur quelques autres objets manufacturés; sur divers articles d'alimentation, tels que les céréales, les sucres, les cafés; sur quelques matières premières, les peaux, les houilles. D'autre part les vins et les eaux-de-vie étaient en hausse.

Nous avons parlé de ce mouvement économique dans l'histoire générale du commerce de Bordeaux pendant cette période (1).

L'article le plus important de l'exportation est le vin, et nous lui consacrons une étude particulière, après avoir dit ce qui a rapport à l'exportation générale.

Objets alimentaires. — Le vin figure pour environ 1,200,000 à 1,600,000 hectolitres et pour une valeur de 120 à 130 millions, portée à près de 143 millions en 1886.

Les quantités d'eaux-de-vie varient de 90,000 à 160,000 hectolitres de 1871 à 1882. En 1883 elles atteignent 365,000 hectolitres et ne sont que de 203,000 en 1886.

La valeur varie de 15 à 25 millions de francs.

L'exportation des céréales, riz, légumes secs et leurs farines, ne dépasse pas année commune 50,000 à 60,000 quintaux. Elle

(1) Voy. p. 219.

a cependant atteint 164,000 quintaux en 1875 et 346,000 en 1872, et dans ces deux années sa valeur en francs a été de 4 et de 12 millions.

L'exportation des riz peut être évaluée à environ 1 million de francs.

Celle des légumes secs et de leurs farines, de 500,000 francs à 1 million.

Les viandes salées offrent à peu près le même chiffre.

Les fruits de table secs ou confits et les fruits oléagineux ont une beaucoup plus grande importance. Ils valent par an de 10 à 12 millions de francs; ils ont valu 28 millions en 1871, 16 en 1874, 15 et 14 en 1885 et 1886.

L'exportation des poissons a lieu pour 15 à 18 millions: celle des fromages pour 500,000 à 600,000 francs; celle des huiles n'a pas dépassé 1 million jusqu'en 1876; elle s'est élevée à 2 millions en 1877, a dépassé 4 millions en 1881 et 1882, et atteint 6 millions pour les années suivantes.

Les sucres, dont la valeur a baissé, ont donné lieu à 2, 4, 6, 7 millions d'exportation jusqu'en 1877, sont restés à 5 millions jusqu'en 1879, aux environs de 4 millions jusqu'en 1883, sont tombés à 2,600,000 francs en 1884, à 1,700,000 francs en 1885, à 1,450,000 francs en 1886.

Le café qui était monté de 1 million à 4 millions en 1876 est resté aux environs de 1,500,000 francs à 2 millions; il est tombé à 700,000 francs en 1884, et s'est relevé à 2,400,000 francs en 1886.

Matières premières. — Les peaux et pelleteries brutes ont subi diverses alternatives; d'une valeur de 3 et 4 millions en 1871 et 1872, elles n'ont atteint que 1 million jusqu'en 1877 pour s'élever à 5 millions, à 7 millions en 1881, à 10 millions en 1882, et redescendre à 9 millions et à 7 millions depuis cette époque.

Les laines ont eu des vicissitudes plus graves. De 3 millions en 1871, elles sont tombées entre 300,000 et 700,000 francs, pour revenir à 3 millions en 1877, redescendre entre 1 et 2 millions jusqu'en 1883, remonter à 2,600,000 et 2,800,000 francs, pour finir en 1886 à 3,250,000 francs.

Les drilles et chiffons ont eu des moments de faveur. On en a exporté pour 2 millions en 1871 et 1872. Le chiffre est descendu au-dessous de 1 million jusqu'en 1880 où il a presque

atteint 5 millions. Il est ensuite redescendu de 750,000 francs à 1 million.

Les graines pour semences ont une valeur de 700,000 francs à 1 million.

La garance et la garancine ont formé deux articles d'une importance de 3 à 4 millions chacun jusqu'en 1876, et ont complètement disparu depuis 1878.

L'indigo a suivi un sort analogue. De 4 millions en 1870, 3 millions en 1872, 1 million en 1873, il est tombé à 200,000 francs en 1877, et a disparu.

Les gommes, dont le chiffre variait de 2 millions en 1871 à 1 million dans les années suivantes, ont atteint 3 millions en 1884, 7 millions en 1885, et sont restées à 3,600,000 francs en 1886.

Les bois communs forment un article d'une valeur moyenne de 4 à 5 millions.

Les métaux, fers, fontes, aciers, ont été, mais rarement, à 1 et 2 millions; souvent ils ne donnent lieu à aucune exportation.

Objets manufacturés. — Les tissus occupent une place importante.

L'exportation des tissus, passementeries et rubans de soie s'élevait en 1871 à 34 millions de francs. Elle a décru de 5 à 10 millions les années suivantes, à 3 millions en 1875, à 2 millions en 1876, à 1 million en 1877 et finit à 860,000 francs en 1885 et 940,000 francs en 1886.

Celle des tissus, passementeries et rubans de laine est mieux soutenue. De 9 à 12 et 14 millions pendant les premières années, elle monte à 16, 20 et 22 millions dans les années suivantes; elle atteint 27 millions en 1885 et 35,500,000 francs en 1886.

Les tissus et rubans de lin et de chanvre ont un chiffre de 1 à 2 millions environ jusqu'en 1879; ils dépassent 3 millions cette année-là et diminuent à 1,260,000 francs en 1885 et en 1886.

Les tissus et articles de coton montent à 7, 8, 9 et 10 millions jusqu'en 1881, à 12,800,000 francs en 1882, 19 millions en 1883, et redescendent à 15,800,000 francs pendant les trois années suivantes.

Les vêtements confectionnés figurent pour 7, 9, 11 millions

jusqu'en 1874; 16, 17, 18 millions les années suivantes, pour revenir à 10 et 12 millions, à 14 millions en 1884, à 10 millions en 1885 et à 4 millions seulement en 1886.

La mercerie se maintient mieux pendant les huit premières années, à 4, 6, 8 millions, qu'à partir de 1879 où elle descend à 3 millions, ne dépasse guère 1 million en 1880 et 1881, et n'est plus mentionnée depuis cette époque.

Les nattes et tissus de paille, d'écorce et de sparte ont un mouvement d'affaires de 1 million de francs en 1871 et 1872, 2 millions en 1873, 3 millions en 1874, 5 millions en 1875, 9 millions en 1876; pour redescendre à 7 millions en 1878, à 5 millions en 1879; et ne sont plus mentionnés les années suivantes.

Les papiers, livres et gravures se maintiennent pendant toute la période entre 3 et 4 millions par an.

D'autres produits végétaux manufacturés d'exportation sont : le liège ouvré qui figure de 500,000 francs à 1 million jusqu'en 1878, pour près de 2 millions en 1879, pour 4,600,000 francs en 1880, et revient entre 2 et 3 millions jusqu'en 1886; le tabac fabriqué, dont on exporte pour 100,000 à 900,000 francs jusqu'en 1880, sauf en 1876 qui compte pour 2 millions; les années suivantes vont entre 1 et 2 millions; les résines indigènes qui sont portées pour 5, 4, 3, 2 millions dans les quatre premières années, 7 millions en 1875, redescendent à 1 million et finissent entre 1,500,000 et 1,600,000 francs en 1885 et 1886; les tartrates, qui comptent pour 4 millions par an dans les trois premières années, pour 6 et 7 millions jusqu'en 1879, 9,600,000 francs en 1880, atteignent 13, 14, 15 millions, et finissent par 11 et 10 millions.

La parfumerie a un mouvement variable de 500,000 francs à 1 million.

Les peaux ouvrées ont un débouché de 7 à 12 millions par an jusqu'en 1876; il descend à 1 million et au-dessous jusqu'en 1883, et se relève à 10 millions et 10 millions et demi en 1885 et 1886.

Les poteries, verres et cristaux ont un mouvement annuel de 5 à 7 millions; il a fléchi cependant aux environs de 5 millions dans les deux dernières années.

Les industries des métaux exportent de l'orfèvrerie, des armes, des outils, des machines. L'orfèvrerie et la bijouterie

ont exporté pour 16 millions en 1872, pour 27 millions en 1873, pour 14 millions en 1882, pour 27 millions en 1885, pour 35,500,000 francs en 1886 ; avec une moyenne de 8 à 9 millions pour les autres années. On expédie des armes de toutes sortes pour une valeur de 500,000 francs à 1 million, de 3 millions en 1876. Les outils et ouvrages en métaux comptent pour 3 à 4 millions. Les machines et mécaniques pour 500,000 francs à 1 million.

Enfin, divers articles moins importants et dont l'ensemble figure seul aux documents statistiques viennent augmenter annuellement de 50 à 60 millions le mouvement des exportations.

Nous donnons le tableau des exportations de 1871 à 1887 par quantités de marchandises, et le tableau par valeurs en francs, comme nous l'avons fait pour les importations.

Nous rapprocherons ensuite ces deux tableaux, pour apprécier le mouvement total du commerce extérieur.

TABLEAUX STATISTIQUES DES EXPORTATIONS

PAR NATURE DE MARCHANDISES

1er *TABLEAU :* Commerce général. Quantités en quintaux métriques.

2e *TABLEAU :* Commerce général. Valeurs en francs.

EXPOR

COMM

MARCHANDISES	1871	1872	1873	1874	1875	18
	Quint. mét.	Quint. mét.	Quint. mét.	Quint. mét.	Quint. mét.	Quint
Vins	1.601.396	1.471.737	1.588.223	1.368.784	1.677.986	1.3
Eaux-de-vie, esprits et liqueurs	168.907	94.771	177.484	137.166	186.006	1
Fruits de table	200.063	101.912	55.555	171.789	190.855	1
Poissons	42.162	66.594	68.790	49.689	69.464	
Tissus, passementerie et rubans de soie	2.757	645	848	564	358	
Bijouterie et orfèvrerie	21	43	54	32	18	
Vêtements et pièces de lingerie cousues	4.135	6.006	5.586	7.384	9.818	
Tissus, passementerie et rubans de laine	7.198	8.537	7.663	6.244	8.343	
Peaux préparées	6.964	2.084	936	1.680	2.917	
Tissus, passementerie et rubans de coton	14.188	14.054	12.843	12.100	13.075	
Mercerie et boutons	6.678	11.901	11.426	9.664	13.856	
Poteries, verres et cristaux	142.738	151.110	154.423	113.224	128.575	1
Céréales (grains et farines)	26.435	346.713	64.296	61.445	164.317	
Sucres	30.214	57.499	58.158	94.525	113.265	
Produits chimiques	20.356	32.357	27.807	42.321	40.405	
Cartons, papiers, livres et gravures	20.136	20.661	24.103	19.254	19.480	
Outils et ouvrages en métaux	23.716	28.632	24.163	23.055	21.817	
Résines indigènes	161.910	114.555	117.719	106.751	101.791	
Garancine (extrait de garance)	17.431	10.872	9.982	16.393	12.490	
Nattes ou tresses de paille, d'écorce et de sparte	982	951	1.723	2.211	4.262	
Garance moulue ou en paille	42.729	38.214	23.991	29.853	17.771	
Café	—	15.372	14.729	13.810	11.846	
Bois communs	358.840	456.685	782.090	643.913	621.430	2.2
Tissus, passementerie et rubans de lin ou de chanvre	2.686	4.774	6.024	4.188	2.700	
Huiles fixes pures	15.208	13.893	13.616	9.411	14.600	
Peaux et pelleteries brutes	18.223	22.566	7.700	5.347	4.654	
Gommes pures exotiques	10.791	7.283	7.213	7.217	5.313	
Indigo	2.406	—	723	478	—	
Graines à ensemencer	4.088	4.141	9.366	7.311	6.500	
Drilles	20.620	29.484	22.349	15.597	10.917	
Laines	11.639	—	—	—	—	
Parfumeries	2.425	3.293	4.202	—	3.298	
Riz en grains ou en paille	44.800	32.603	18.100	24.294	16.725	
Viandes salées	7.032	8.835	8.782	7.176	9.612	
Fer, fonte et acier	43.074	68.920	34.874	35.728	26.250	
Armes	795	1.229	541	—	—	
Liège ouvré	6.651	2.402	3.521	2.429	5.411	
Légumes secs et leurs farines	—	49.053	20.151	24.431	19.013	
Fromages	4.248	4.375	3.375	4.319	—	
Tabac fabriqué	—	—	—	—	—	
Machines et mécaniques	3.088	6.715	7.703	3.280	77.390	
Autres articles	787.090	1.152.320	925.976	814.180	786.355	7
Totaux	3.895.320	4.463.160	4.326.808	3.897.237	4.421.883	5.3

NS (Quantités)

AL

	1878	1879	1880	1881	1882	1883	1884	1885	1886
	Quint. mét.	Quint. mét.	Quint. mét.	Quint. mét.	Quint. mét.	Quint. mét.	Quint. mét.	Quint. mét.	Quint. mét.
8	1.152.321	1.450.107	1.327.808	1.195.581	1.389.997	1.284 787	1.433.743	1.341.794	1.479.250
6	133.252	92.412	165.817	103 138	154.768	364.709	198.708	141 528	203.316
1	88.990	130.544	134.168	98.570	151.007	146.882	83 579	185.317	195.241
4	77.130	85.441	74.328	79.044	73.799	125 524	138 622	144.804	162 178
3	198	65	79	88	143	124	112	123	117
4	13	16	21	26	45	32	20	98	124
2	5.405	8.237	10.635	15.170	11.736	9.943	12.517	7.498	3.809
)	8.323	7.581	10.937	14.682	14.777	14.006	15.387	13.301	11 060
5	1.893	1.369	1.958	2.462	1.703	950	2.255	6.095	5.771
)	14.790	17.735	20.427	16 892	20.536	20.282	24.705	27.062	23 307
7	10.693	4.083	1.402	1.605	—	—	—	—	—
7	115.141	146.450	128.421	142.368	149 237	221.735	241.371	215.640	223.760
3	39.165	53.086	46.652	105.364	65.381	60.668	54.499	53.855	35.860
)	85.728	65.226	59.977	62.174	35 408	79.160	52.750	38.448	37.268
3	48 038	42.963	49.134	104.311	115.286	126.225	137 606	109.055	101.479
3	19.660	17.365	20.877	33.053	33.154	33.249	25.720	22.196	24.289
3	17.006	21.761	19.269	19.163	23.705	18.480	27.020	22.010	28.937
2	36.709	44.078	42.950	38 176	56.491	52.919	62.305	67.856	78.925
)	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4	5.430	4.157	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	11.588	12.411	7.779	14.827	11.538	14.618	5.878	11.850	15.981
3	1.586.473	1.548.329	1.417.759	1.345.284	1.673.182	2.205.681	2.566.406	2.061.457	1.769.291
)	2.414	1.858	2.686	2.723	2.101	2.150	1.747	4.133	6.969
)	22.402	33 159	37.372	47.678	53.094	61.672	65.991	74.073	68.451
)	22.122	22.792	43.799	30.515	41.546	34.195	34 422	29.943	28.668
5	6.823	8 695	7.723	9 833	7.717	8.764	14.789	24.911	12.683
	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3	8.190	—	—	—	—	—	—	4.389	11.500
4	8.619	12.040	16.424	9.385	14.835	8.877	—	20.050	17.713
)	5.074	5.341	13.985	5.500	8.425	11.496	9.302	15.498	15.111
5	2.461	3.158	2.129	2.877	—	—	3.586	—	—
3	18.279	33.850	23.180	33.327	35.968	42.223	28.919	37.412	34.380
)	12.293	8.051	6.021	9.934	12.000	—	8.185	9.528	8.838
	—	—	72.362	65.645	47.893	40.976	—	—	—
	—	1 224	1.827	776	1.449	—	983	1.439	493
)	1.553	3.766	3.616	2.753	4 634	4.037	4.069	5.293	4.642
	16.638	18.330	—	—	21.762	17.338	17.299	58.753	61.011
	—	—	—	—	—	3.703	4.546	4.043	5.099
1	1.407	1.414	867	1.544	1.489	2.527	2.504	2.086	1.840
5	14.211	6.405	4.781	9.089	5.643	11.594	4.892	4.824	—
3	825.821	1.190.653	1.066.772	1.605 820	1.282.166	1 353.578	1.525.419	1.430.483	1.533 686
)	4.426.253	5.104.152	4.843.942	5.229.377	5.523.215	6.383.104	6.809.856	6.196.845	6.211.047

EXPORT

COMM

MARCHANDISES	1871	1872	1873	1874	1875	1876	18
	Francs	Francs	Francs	Francs	Francs	Francs	Fra
Vins	122.489.000	123.000.000	141.997.000	100.064.000	124.179.000	104.133.000	109.68
Eaux-de-vie, esprits et liqueurs	15.000 000	14.000.000	15.000.000	11.000.000	18.000.000	23.000.000	18.09
Fruits de table.	28.000.000	16 000.000	3.000.000	16.000.000	16.000.000	12.000.000	13.18
Poissons.	10.000.000	16.000.000	15.000.000	10.000.000	15.000.000	12.000.000	12.40
Tissus, passementerie et rubans de soie	34.000.000	6.000.000	10.000.000	5.000.000	3.000.000	2.000.000	1.96
Bijouterie et orfèvrerie . . .	6.000.000	16.000.000	27.000.000	10.000.000	9.000.000	5.000.000	4.80
Vêtements et pièces de lingerie cousues	7.000·000	11.000.000	9.000.000	11.000.000	17.000.000	16.000.000	18.38
Tissus, passementerie et rubans de laine	9.000.000	12.000.000	10.000.000	8.000.000	11.000.000	10.000.000	14.89
Peaux préparées	12.000.000	10.000.000	7.000.000	10.000.000	2.000.000	11.000.000	1.51
Tissus, passementerie et rubans de coton.	9.000.000	10.000.000	9.000.000	7.000.000	7.000.000	7.000.000	8.19
Mercerie et boutons.	4.000.000	8.000.000	7.000.000	6.000.000	9.000.000	7.000.000	6.35
Poteries, verres et cristaux. .	7.000.000	7.000.000	6.000.000	4.000.000	5.000.000	4.000.000	3 85
Céréales (grains et farines). .	1.000.000	12.000.000	700.000	2.000.000	4.000.000	2.000.000	3.37
Sucres.	2.000.000	4.000.000	4.000.000	6.000 000	7.000.000	5.000.000	5.14
Produits chimiques	4.000.000	4.000.000	4.000.000	6.000.000	7.000.000	7.000.000	7.39
Cartons, papiers, livres et gravures	3.000.000	3.000.000	3.000.000	3.000.000	3.000.000	3.000.000	3.54
Outils et ouvrages en métaux.	3·000.000	4.000.000	3.000.000	2.000.000	3.000.000	2.000.000	1.98
Résines indigènes.	5.000.000	4.000.000	3.000.000	2.000.000	7.000.000	1.000.000	1.33
Garancine (extrait de garance).	4.000.000	2.000.000	2.000.000	3.000.000	2.000.000	800.000	75
Nattes ou tresses de paille, d'écorce et de sparte . . .	1.000.000	1.000.000	2.000.000	3 000.000	5.000.000	9.000.000	7.30
Garance moulue ou en paille .	4.000.000	3.000.000	1.000.000	1.000.000	700.000	200.000	—
Café.	1.000.000	2.000.000	3.000.000	3.000.000	2 000.000	4.000.000	3.28
Bois communs	1.000.000	1.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	5.000.000	3.44
Tissus, passementerie et rubans de lin ou de chanvre . . .	1.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	2.000.000	1.96
Huiles fixes pures.	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000 000	1.000.000	1 000.000	2.30
Peaux et pelleteries brutes. .	3.000 000	4.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	5.01
Gommes pures exotiques . . .	2.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	900.000	900.000	1.23
Indigo	4.000.000	200.000	1.000.000	700.000	—	200.000	—
Graines à ensemencer	700.000	600.000	1.000.000	1 000.000	1.000.000	700.000	2.22
Drilles	2.000.000	2.000.000	1.000.000	900.000	900.000	900.000	87
Laines	3.000.000	300.000	600.000	300 000	—	700.000	3.20
Parfumeries	1.000.000	1.000.000	1.000.000	400.000	900.000	500.000	71
Riz en grains ou en paille . .	1.000.000	1.000.000	700 000	800.000	800.000	600.000	95
Viandes salées.	700.000	800.000	700.000	700.000	1.000.000	1.00.0000	1.15
Fer, fonte et acier.	1.000 000	2.000.000	1.000.000	1.000.000	600.000	500.000	—
Armes.	800.000	1.000.000	700.000	300.000	—	3.000.000	—
Liège ouvré	1.000.000	700.000	700.000	600.000	500.000	500.000	57
Légumes secs et leurs farines.	500.000	1.000.000	600.000	800.000	600.000	700 000	—
Fromages	600.000	700.000	500.000	600.000	—	300.000	—
Tabac fabriqué	500.000	—	100.000	200.000	—	2.000.000	62
Machines et mécaniques . . .	600 000	1.000.000	1.000.000	500.000	800.000	1.000.000	93
Autres articles.	51.088.000	73.539.000	51.226.000	46.940.000	63.468.000	45.000.000	46.46
Totaux	367.977.000	363.591.000	357.523.000	291.804.000	352.347.000	314.672.000	319.135

ONS (Valeurs)

RAL

8	1879	1880	1881	1882	1883	1884	1885	1886
ncs	Francs	Francs	Francs	Francs	Francs	Francs	Francs	Francs
1.376	139.475.740	132 768.477	136.694.299	134.084.335	121.064.140	133.432.500	131.453.975	142.678.470
3.565	26.488 205	24.446.625	23.017.475	20.914.580	25.005 664	27.295 121	24.248 028	24.891.235
9.061	9.384.632	11.881.577	8.004.713	10.812 379	10.656.370	8.427.075	14.979.051	13.998.551
2.140	17.200.360	16.786.287	13.948.193	12.414.412	18.052 216	17.542.986	16.972.124	16 416.162
2.155	603.637	744.191	747.369	1.170.234	1.128.374	856.628	860.529	941.029
5.058	7.054.107	8 353.644	9 021.985	14.518.915	10.792 768	8.718.034	27.128.070	35.507.964
2.000	9.710.405	12.496.020	16.564.928	12.165.994	10.247.854	14.110.556	10.128.139	4.034.833
7.289	11.010.076	16.619 283	20 614.295	21.957.757	21.295.610	23.083.951	18.949.427	16.661.028
0.208	1.320 899	653 992	2.117.048	1.676.469	759.804	1.697.372	9.809.183	10.491.656
4.403	8.350.671	10 383.045	10.443.400	12.772.195	19 020.116	15.764.326	15.756.383	15.398.656
0.118	2.809.251	1.164.881	1.105.643	—	—	—	—	—
9.449	4.236.308	3.775.535	4.671.689	5.832 937	7.377.364	6 606.196	4.742.883	4.146.872
3.185	1.728.935	1.524.060	2 895.450	2.077.840	1.845.057	1.529.000	1.482.173	992 969
6.741	4.249 610	4.200.708	4.451.836	2.513.983	5.105.472	2.654.918	1.710.746	1 452.986
1.681	6 858.573	9 557.914	13.935.552	14.352.471	12 874.058	14.749 223	11.387.389	9 846.003
7.522	2.455.454	2 655.264	3.656.302	4.108.834	3.622.439	3 008.176	2.780.521	2.649.660
6.723	2.370.353	2.231.359	2.091.732	3.792.947	3.663.839	3.502.093	2.405.512	2.784.810
5.976	871.112	1 207.567	1.277.218	1.847.467	1.365.680	1.346.860	1.221.570	1.525.019
—	—	—	—	—	—	—	—	—
2.255	5.133.718	—	—	—	—	-	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
7.020	2.209.169	1.314.665	2.238.833	1.546.081	2.022.721	717.087	1.386.446	2.413.087
6.042	3.224.280	3.122.242	2.981.114	3 733.038	4.764.310	5.558.796	4.758.829	4.507.606
2.966	1 063.200	1.512.720	1.709.345	915.711	828.333	742.498	1.264.449	1.269.547
2.990	3.134.672	3.369.514	4.237.359	4.242.325	5.326.018	6.004.288	6.663 819	5.901.869
1.751	4.384.702	9.383.630	7.078.725	10.145.295	9.206.104	9.517.631	7.542.722	7.229.173
6.387	1.652.016	1.467.714	1.583.303	1.242.387	1.665.291	2.809.863	7.099.732	3.614.541
—	—	—	—	—	—	—	—	—
2.777	—	-	—	—	—	—	504.744	1.058 015
3.431	1.059.226	1.278.013	863.872	1.218.580	750.681	—	759.323	989.017
9.227	1.602 270	4.894.848	1.643.905	1.979.870	2.644.075	2.046.484	2.789.698	3.248.811
5.660	838.821	569.761	754.794	—	—	1.061.821	—	—
7.074	1.827.912	1 043.078	1.430.061	1.294 832	1.372.251	1.214.597	1.683 518	1.203.305
2.275	947.062	719.644	1.424.880	1.616.303	—	986.557	1 217.849	1.171.624
-	—	550.089	680.829	1.256.749	884.862	—	—	—
-	591.313	588 867	639.098	750.669	—	924 095	874.757	829.242
7.765	1.883.151	1.808.107	1.376.312	2.780.478	2.421.972	2.441.472	3.175.728	2.785.128
3 783	788.198	—	4.368.594	805.208	589.493	449.663	818.104	589.748
-	—	—	—	—	646.532	793.839	646.254	594.550
0 824	873.464	524 860	987.072	910.920	1.398.534	1.559.256	1.315.104	1.302.167
4.004	996 072	1.632.064	563 122	1.054.364	1.091.729	874.312	613.036	—
9 989	40.044.813	53.467.920	52.371.724	60.406 285	52.405.485	60.213.286	45.215.183	46.547 838
9.870	328.342.327	348.698.165	362.192.069	372 912 844	361.895.216	382 240.560	384.344 998	389.673.171

IMPORTATIONS ET EXPORTATIONS RÉUNIES

QUANTITÉS ET VALEURS

ANNÉES	QUANTITÉS (tonnes de 1000 kos).			VALEURS EN FRANCS		
	IMPORTATION	EXPORTATION	TOTAL	IMPORTATION	EXPORTATION	TOTAL
1871.......	562.646	389.532	952.178	259.579.000	367.977 000	627.556.000
1872.......	708.356	446.316	1.154.672	202.987.000	363.591.000	566.578.000
1873.......	584.592	432.680	1.017.272	235.586.000	357.523.000	593.109.000
1874......	719.578	389.723	1.109.301	241.465.000	291.804.000	533.269.000
1875.......	813.017	442.188	1.255.205	242.029.000	352.347.000	594.376.000
1876... ...	959.165	537.683	1.496.848	267.314.000	314.672.000	581.986.000
1877.......	704.961	482.006	1.186.967	242.243.000	319.135.000	561.378.000
1878.......	823.019	442.625	1.265.644	272.613.000	268.249.000	540.862.000
1879.......	1.115.013	510.415	1.625.428	352.425.000	328.342.000	680.767.000
1880.......	1.344.413	484.394	1.828.807	381.920.000	348.698.000	730.618.000
1881..... .	1.100.916	522.937	1.623.853	362.770.000	362.192.000	724.962.000
1882.......	1.308.223	552.321	1.860.544	386.095.000	372.912.000	759.007.000
1883.......	1.310.292	638.310	1.948.602	384.535.000	361.895.000	746.430.000
1884.......	1.204.557	680.985	1.885.542	343.925.000	382.240.000	726.165.000
1885.......	1.199.472	619.684	1.819.156	402.246.000	384.344.000	786.590.000
1886.......	1.256.370	621.104	1.877.474	415.296.000	389.673.000	804.969.000

Le mouvement des marchandises a presque doublé.
Le mouvement des valeurs a augmenté de 33 pour 100.

Article 3. — *La Vigne et le Vin.*

§ 1. LA VIGNE.

La vigne est depuis des siècles la véritable mère du commerce bordelais. C'est elle qui produit l'article le plus important de ses échanges avec l'intérieur et avec l'étranger.

Nous avons indiqué la très ancienne existence de la vigne sur notre sol ; et nous avons retracé son histoire avant même, mais surtout pendant la domination romaine, alors qu'Ausone nous la montrait donnant aux empereurs son vin déjà célèbre, *gloriam vini*. Nous l'avons vue au moyen âge cultivée, soignée, améliorée par les abbés et les moines, pendant que les rois anglais en recherchaient les produits pour leur table. Nous avons pu décrire, dès l'époque du Prince Noir, les procédés de culture employés par les archevêques de Bordeaux, et indiquer les prix des vins.

Nous avons pu constater pendant plusieurs siècles la persistance de ce mode de culture usité au moyen âge et que, bien auparavant, Pline, Columelle et Virgile avaient enseigné; qui devait se continuer sans notables changements dans l'époque moderne, presque jusqu'à nos jours.

Il semblait que le vigneron n'avait qu'à suivre les conditions séculaires pour les soins à donner au vieux cep biturige, et à ne les modifier sur quelques points que pour améliorer la qualité de son vin ou augmenter la quantité de sa récolte, quand de nos jours apparurent avec persistance divers fléaux qui ont attaqué et détruit une grande quantité de vignes et ont fait subir à la culture de profondes modifications.

L'*oïdium*, vers 1852 ; le *phylloxera* vingt ans plus tard ; le *mildew* peu après, sans compter quelques autres maladies, ont occasionné les ravages les plus considérables et bouleversé les conditions de la production et les traditions du commerce.

Contre ces maux les vignerons ne perdirent pas courage.

Nous avons déjà parlé de l'oïdium. Comme lui le mildew est occasionné par un parasite végétal, tandis que le phylloxera est l'œuvre d'un parasite animal.

L'oïdium, peu d'années après son apparition, a été efficacement combattu par l'application à des époques déterminées sur les feuilles de la vigne du soufre sublimé ou même simplement trituré, à l'état de poudre impalpable répandue par des soufflets spéciaux. Sous l'influence des rayons solaires le soufre appliqué sur la feuille produit une émanation de gaz sulfureux qui se répand sur le réseau du cryptogame microscopique nuisible à la vigne, lui enlève l'oxygène nécessaire à sa subsistance et le fait périr.

Le traitement préventif contre l'oïdium a donné d'heureux résultats.

L'insecticide employé contre le phylloxera produit un effet analogue à celui du traitement de l'oïdium par le soufre. Le sulfure de carbone et le sulfocarbonate de potasse, introduits dans le sol arable, laissent dégager des gaz sulphydriques qui sont mortels pour l'insecte. Mais les difficultés d'application sont nombreuses, les frais élevés, la réussite incertaine.

La submersion du vignoble, pendant un temps assez long et dans des conditions déterminées, produit la mort de l'insecte par asphyxie ; mais là aussi se rencontrent des difficultés

d'application, manque d'eau, hauteur des terrains, nature du sol ; là aussi des frais considérables et la réussite douteuse.

On a eu recours à d'autres moyens, à la plantation de variétés de vigne réputées résistantes au phylloxera ou indemnes de ses atteintes. On a recherché ces variétés parmi les vignes américaines. Ces nouvelles sortes de cépages se présentaient sous deux conditions, parmi ceux réputés indemnes ou résistants, selon les uns ou les autres des expérimentateurs : les cépages pouvant fournir du vin apte à la consommation, et ceux dont le vin était dépourvu des qualités exigées pour cette boisson.

Mais en greffant sur ces américains résistant au phylloxera les cépages de nos vieilles vignes françaises, on a obtenu des sujets préservés de la maladie et continuant le type de vin des greffons français.

C'est vers 1869 que le phylloxera avait fait son introduction dans la Gironde, alors que son existence n'était même pas soupçonnée. Il aurait commencé ses attaques sur quelques points de la palu de Queyries, en face de Bordeaux. Il rayonna autour de ce point initial et s'étendit dans les communes de l'Entre-deux-Mers. Son existence fut signalée ; les savants le reconnurent dans plusieurs localités du midi de la France, décrivirent l'insecte, sa propagation, ses mutations, et recherchèrent les moyens de le combattre ; les viticulteurs s'étaient d'abord montrés incrédules. Cependant, dans la Gironde, le mal s'étendait ; franchissant la Dordogne, il gagnait l'arrondissement de Libourne, celui de Blaye, les Charentes. Il se montrait aussi dans les palus de la rive gauche et touchait le Bas-Médoc. Bientôt il était répandu dans le département entier.

Ses terrains de prédilection paraissaient être les terres fortes, les argiles, les calcaires ; les sables ébouleux des terres maigres lui étaient moins favorables.

Il occasionna la destruction d'un très grand nombre de vignobles, diminua dans des proportions énormes la quantité des récoltes, en même temps qu'il amenait une forte augmentation des frais de culture et la dépression de la valeur des terres. Les expropriations furent nombreuses et les pertes immenses pour les propriétaires du sol. Une perturbation commerciale des plus grandes s'ensuivit.

Ces malheurs ont été aggravés par l'apparition du mildew qui s'est attaqué aux vignobles que le phylloxera semblait

avoir épargnés. Le mildew est caractérisé par le champignon parasite appelé *pernospora vitis* qui se manifeste principalement avant la maturité du raisin à la surface inférieure des feuilles, pousse dans leur tissu des racines dévastatrices et occasionne leur dépérissement et leur mort. Le cep dépouillé de feuilles voit alors ses raisins, déjà grossis mais pas encore à maturité, arrêtés dans leur développement et leur évolution dernière. Et si malgré leur état de maladie on veut les utiliser et en faire du vin, ce vin porte en lui-même les éléments de sa désorganisation prochaine et se dénature en vieillissant.

On espère avoir trouvé dans les sels de cuivre appliqués en dissolution sur les feuilles un remède énergique contre le champignon destructeur. Le sulfate de cuivre, l'ammoniure de cuivre, la bouillie bordelaise ou mélange de sulfate de cuivre et de chaux, ont été employés. Le traitement par la bouillie bordelaise, préconisé par le professeur Millardet, a été adopté dans le Médoc et a produit d'excellents résultats.

On s'est demandé si l'emploi des sels de cuivre ne communiquait pas au raisin et au vin qui en provient des propriétés toxiques. Plusieurs chimistes distingués, et parmi eux le professeur Carle, ont constaté que les moûts de vendange ne contenaient que des quantités extrêmement faibles de sels de cuivre et que le vin n'en offrait que des traces, quelquefois même douteuses: on a trouvé au plus un dixième de gramme pour mille litres, soit un dix-millionième.

L'influence de ces diverses maladies a amené dans toute la France une diminution considérable dans l'étendue des vignobles et dans leur rendement.

Les documents statistiques officiels nous donnent ces variations de culture et de récolte depuis 1871.

ANNÉES	HECTARES plantés	PRODUIT en hectolitres	ANNÉES	HECTARES plantés	PRODUIT en hectolitres
1871........	2.369.000	56.901.000	1879........	2.241.000	25.770.000
1872........	2.373.000	50.135.000	1880........	2.204.000	29.667.000
1873........	2.381.000	35.716.000	1881........	»	34.139.000
1874........	2.447.000	63.146.000	1882........	2.135.000	30.886.000
1875........	2.421.000	83.836.000	1883........	2.095.000	36.029.000
1876........	2.370.000	41.847.000	1884........	2.040.000	34.781.000
1877........	2.346.000	56.405.000	1885........	1.990.000	28.536.000
1878........	2.296 000	48.729.000			

Ainsi la production moyenne était, de 1871 à 1874, de 48.000,000 hectolitres. Elle a atteint 63,000,000 hectolitres en 1874, et près de 84.000,000 en 1875. La moyenne annuelle de 1879 à 1886 ne donne plus que 31,500,000 hectolitres, soit environ 27,000,000 hectolitres de déficit annuel, c'est-à-dire 44 pour 100.

La culture avait perdu 379,000 hectares de vignes arrachées et beaucoup plus de vignes à peu près entièrement détruites.

Sur la quantité de 1,990,000 hectares existant en 1885, l'administration compte 642.000 hectares comme en proie à la maladie, 75,262 hectares en plantations de vignes américaines, et environ 70.000 soumis à divers traitements : par la submersion, 24,239 hectares ; par le sulfure de carbone, 40,585 hectares ; par les sulfo-carbonates, 3,227 hectares ; par les badigeonnages, 700 hectares.

Pour la Gironde, la superficie plantée en vignes, en 1885, est de 135,430 hectares.

Les quantités de vins récoltées depuis 1870 ont été les suivantes :

ANNÉES	HECTOLITRES	ANNÉES	HECTOLITRES
1870...........	3.399.034	1878...........	2.210.414
1871...........	2.578.979	1879......	1.567.506
1872...........	3.798.885	1880.....	1.660.235
1873....... ...	1.241.389	1881...........	1.276.000
1874...........	5.123.603	1882...........	1.268.624
1875...........	5.279.410	1883...........	1.867.559
1876...........	1.961.045	1884...........	1.170.519
1877.....	3.511.094	1885...........	»

Ainsi, dans les trois années qui précèdent l'apparition du phylloxera, la production moyenne a été de 3,255,000 hectolitres. Les années très abondantes, 1874 et 1875, ont donné chacune 5,200,000 hectolitres. Sous l'influence des maladies, la moyenne des dix dernières années n'est plus que de 1,468,000 hectolitres.

Nous allons maintenant examiner les conséquences du déficit des récoltes en France, et spécialement dans le département de la Gironde.

§ 2. LE VIN.

Frappées comme nous, mais plus tard que nous, et dans des proportions différentes, les nations voisines qui produisent du vin ont trouvé dans nos besoins un débouché inattendu pour l'écoulement de leurs produits, et la hausse générale des prix a déterminé un mouvement de plantation de vignes à l'étranger, qui ne paraît pas prêt à s'arrêter.

L'Algérie, admirablement placée pour la culture de la vigne, dans quelques-unes de ses provinces, a rapidement créé des vignobles très productifs, et continue à développer cette culture.

L'Espagne, le Portugal, ont beaucoup augmenté leur production. L'Italie a fait de même, et dans de plus vastes proportions. Cette contrée a cherché à devenir la plus importante au point de vue de la quantité de sa production vinicole. La Tunisie, sous l'inspiration française, commence à compter ses vignobles. La Dalmatie, la Hongrie, les provinces dépendant de la Turquie, ont apporté leurs produits sur le marché des vins. Aux deux extrémités du monde, les vins d'Australie et de Californie, s'ils ne sont pas encore parvenus à prendre une bonne place dans la consommation européenne, ont toutefois fait baisser dans leur rayon les demandes des vins communs de France.

Les conditions générales du commerce des vins se sont ainsi trouvées entièrement changées. Les grands vins rouges et blancs de la Gironde n'ont pas éprouvé d'aussi grandes perturbations. Ils ont exigé, il est vrai, des frais plus considérables pour leur production et leur conservation ; leur quantité a diminué, leur prix s'est élevé, mais les conditions ordinaires de ce commerce spécial n'ont pas été bouleversées.

Il en a été tout autrement pour les vins de consommation ordinaire, soit pour l'intérieur, soit pour l'exportation. Leur prix a haussé dans de fortes proportions. La France, qui ne pouvait plus s'approvisionner dans ses riches provinces du Midi, a été obligée de demander à l'étranger non seulement des vins, mais des matières premières aptes à la fabrication de pseudo-vins ou boissons ressemblant au vin, comme les raisins secs des contrées orientales de la Méditerranée.

De cette situation complexe sont nées pour le commerce des vins diverses questions que nous ne pouvons passer sous silence, et qui sont venues s'ajouter aux questions habituelles relatives aux droits de douanes pour le commerce extérieur, aux droits d'octroi et au régime des contributions indirectes pour le commerce intérieur.

Nous nous occuperons brièvement des questions douanières et du commerce extérieur; nous étudierons ensuite celles qu'a présentées le régime fiscal des boissons ; et enfin celles relatives à l'hygiène et à la police des vins.

Importation des vins.

L'importation des vins étrangers en France ne donnait lieu, avant les maladies de la vigne, qu'à un mouvement peu considérable. Il portait principalement sur les vins de liqueur d'Espagne et de Portugal, sur ceux de Sicile et d'Italie, de Grèce, et encore sur les vins de la Moselle et du Rhin. Le chiffre total des importations pour la France avait été de 148,000 hectolitres en 1871. Ce n'est guère qu'à partir de 1878 qu'il prit une importance croissante, qui s'éleva en 1879 à près de 3 millions d'hectolitres, et de 1880 à 1885 à 7 et 8 millions d'hectolitres. L'année 1883 figure pour 8,980,000 hectolitres.

Bordeaux prit une large part à ces importations, nécessitées par les besoins de vins communs pour ses exportations, qu'on appelait autrefois vins de cargaison.

La quantité de ces importations, qui n'atteignait pas 1,000 tonneaux en 1863, arrivait à 180,000 tonneaux en 1886; et leur valeur, de moins de 600,000 francs, était montée à 83 millions.

ANNÉES	QUANTITÉS en HECTOLITRES	VALEUR en FRANCS	ANNÉES	QUANTITÉS en HECTOLITRES	VALEUR en FRANCS
1863	9.920	571.544	1880.........	821.690	31.553.269
1873.........	62.070	2.000.000	1881.........	1.276.400	51.380.184
1875...... ..	23.160	1.153.848	1882.........	1.224.820	44.003.618
1876.........	52.410	1.829.761	1883.........	1.239.690	45.057.625
1877.........	45.480	1.889.278	1884.........	988.440	36.741.392
1878.........	48.190	2.495.180	1885.	1.259.000	51.436.634
1879.........	289.990	11.964.414	1886.........	4.805.160	83 473.065

Droits sur les vins en bouteilles en Angleterre et à Paris.

Une des questions qui avaient intéressé le commerce de Bordeaux, après la conclusion des traités de 1860 avec l'Angleterre, avait été celle du droit différentiel sur les vins en bouteilles, qu'on voulait percevoir à un taux supérieur à celui des vins en fûts. Mais cette prétention avait depuis longtemps disparu, et le même droit de 1 schelling par gallon était appliqué aux vins en fûts et aux vins en bouteilles, ce qui donnait 22 centimes par bouteille.

En constatant ce fait, le 3 avril 1878, M. Armand Lalande, président de la Chambre de commerce, faisait remarquer qu'à l'octroi de Paris il était perçu 60 centimes par bouteille, prise pour 1 litre, tandis que le litre en fût ne payait que 20 centimes. C'était le triple du droit, en chiffre apparent; mais la bouteille ne contenant que 75 centilitres, le litre en bouteilles payait en réalité 75 centimes, près de quatre fois la taxe du litre en fût.

La surtaxe des vins en bouteilles existait d'ailleurs dans toute la France, non seulement pour les octrois, mais pour toutes les applications des impôts sur les boissons. Nous avons vu M. Gladstone, dans les pourparlers relatifs à un nouveau traité de commerce avec la France, argumenter de cette surtaxe pour demander de l'appliquer au relèvement des droits sur les vins en bouteilles.

Les Chambres françaises firent droit aux réclamations du commerce, et votèrent en 1880 le dégrèvement de la surtaxe des vins en bouteilles; l'argument mis en avant par M. Gladstone pour cette surtaxe en Angleterre ne pouvait plus s'étayer sur ce qui se passait en France, et il ne fut pas donné suite au projet proposé.

Aux États-Unis, après les décrets relatifs à la prohibition en France des viandes de porc salées, les vins furent, par représailles, frappés de droits plus élevés que précédemment. Ils furent portés, sur les vins en fûts, de 54 à 68 francs, soit à 150 francs la barrique; sur les vins en bouteilles, à 70 centimes la bouteille, et 3 francs la bouteille de vins de Champagne.

C'est en vain que la Chambre de commerce de Bordeaux a demandé à plusieurs reprises au gouvernement le retrait de la prohibition des viandes de porc d'Amérique, qui n'est

justifiée par aucun motif réel, hygiénique ou autre, et la conclusion d'un traité de commerce avec les États-Unis. Elle n'a encore rien obtenu.

Impôts sur les boissons.

L'impôt, ou plutôt les impôts divers établis sur les vins, les cidres, les bières, les alcools, pèsent lourdement sur la consommation, et produisent au Trésor des sommes considérables, qui vont s'accroissant chaque année.

De 223 millions en 1870, il s'était élevé à 454 millions en 1880. Il avait plus que doublé en dix ans.

Voici les chiffres de son rendement pour la France :

1870 ...	223.693.103	1879 ...	421.786.748
1871 ...	245.331.565	1880 ...	454.433.000
1872 ...	289.157.229	1881 . .	413.441.000
1873 ...	327.461.050	1882 ...	405.589.000
1874 ..	348.100.000	1883 ...	421.454.000
1875 ...	386.026.000	1884 ...	428.241.000
1876 ...	400.156.000	1885 ...	417.862.000
1877 ...	399.061.800	1886 ...	426.453.000
1878 ...	411.583.000		

La recette de 1886 se décompose ainsi :

Vins, cidres, etc...	146.760.000	Droit de 40 centimes.	4.780.000
Alcools..........	235.115.000	Vinaigres.........	2.925.000
Surtaxe d'alcool...	2.449.000	Licences..........	12.860.000
Bières...........	21.564.000	Total.. ...	426.453.000

Le mode de perception de l'impôt des boissons a toujours été très impopulaire en France, et chacun des nombreux gouvernements qui se sont succédé a fait à ce sujet les plus belles promesses. Quelques-uns ont même supprimé l'impôt lui-même ; mais la suppression n'a pu être de longue durée, et l'impôt a bientôt reparu sous des noms différents. Si parfois on a étudié des réformes à apporter à la perception, cela n'a jamais été pour diminuer les recettes, ni même pour réprimer les abus vexatoires de l'exercice, l'énorme arbitraire légal conféré aux employés de tout grade, mais tout au plus dans le but d'obtenir des économies dans les frais de perception.

Dès 1880, la Chambre de commerce de Bordeaux était consultée par le ministre sur un projet de réforme de l'impôt des boissons, et adoptait le rapport que M. Labrunie, l'un de ses membres, lui avait soumis sur cette question.

Les producteurs de vins du département, disait la Chambre de commerce, répondant au questionnaire adressé par le ministre, n'ont pas intérêt à remonter le titre alcoolique de leurs vins par le sucrage de la vendange, ni par le vinage à la cuve par l'alcool, ni par le versement de l'alcool sur les vins déjà faits.

La quantité d'alcool produite dans le département est peu importante. Elle ne s'élève, pour les alcools de vin, qu'à 793 hectolitres, et pour les alcools d'industrie à 32,418 hectolitres. Sur cette quantité les bouilleurs de cru ne fournissent que 300 hectolitres d'alcool de vin.

Le degré alcoolique des vins pour les rouges varie, suivant les années et les crus, de 8 à 12 degrés, et atteint 13, 14 et même 15 degrés pour quelques vins blancs. L'extrait sec peut avoir une moyenne de 20 à 22 grammes avec de grandes différences suivant les vins et les années.

On ne fabrique dans le département d'autre boisson que la bière. La quantité s'élève pour la bière forte à 25,812 hectolitres, et pour la petite bière à 1,232 hectolitres. On consomme ainsi quelques bières venant de Nérac, des bières de Strasbourg et de Bavière, peu de bière anglaise.

La consommation du département est évaluée : pour les vins à 1,200 000 hectolitres, pour les bières à 32,000, pour les alcools à 8,474.

La Chambre fait remarquer que l'élévation des droits sur l'alcool d'une part, et la nécessité de produire à bon marché, de l'autre, ont fait délaisser pour la falsification des eaux-de-vie communes les alcools de vin, et qu'on emploie pour la fabrication de ces eaux-de-vie et celle des liqueurs des alcools de betterave dont l'usage n'est pas exempt d'inconvénients et de dangers.

Examinant les questions diverses relatives aux impôts, la Chambre de commerce, après avoir distingué les taxes mises au profit de l'État et celles au profit des communes, constate que les droits qui suscitent le plus grand nombre de réclamations sont le droit de détail et le droit de circulation.

Répondant à la question de savoir s'il est possible de supprimer l'exercice, dont les entraves sont si gênantes, elle répond que l'exercice chez le détaillant peut facilement être supprimé par la taxe unique à l'enlèvement, comme pour les droits de circulation.

L'impôt double à peu près le prix des boissons; il augmente dans une proportion beaucoup plus considérable le prix des alcools; il est déjà beaucoup trop élevé sur les alcools pour qu'il soit possible de le surélever encore.

Il est certain que l'élévation des droits donne une prime à la fraude par l'appât d'un gros bénéfice; mais il est impossible de connaître l'étendue des fraudes et d'évaluer leur importance, que la Régie, malgré son active surveillance, est impuissante à constater.

On a prétendu dernièrement que pour empêcher la fraude il fallait enlever à la Régie le droit de transiger. C'est bien mal connaître les faits. La Régie, armée de pouvoirs exceptionnels, ne transige jamais avec le fraudeur, mais seulement avec l'assujetti dont elle connaît par une pratique journalière la bonne foi, et qui est responsable de quelque erreur involontaire. Il faut au contraire que la Régie use de la plus large tolérance dans une matière qui se trouve hérissée de tant de formalités exagérées et vexatoires.

Interrogée sur la question de savoir si les procédés de la Régie sont réguliers pour la contenance des fûts et le degré des spiritueux, la Chambre n'hésite pas à répondre négativement. Non, dit-elle : ainsi la barrique bordelaise ne contient en réalité que de 220 à 225 litres; la contenance légale est de 225; mais la Régie la prend en charge pour 228 et fait payer sur 228 litres. Or la Régie a le droit d'exiger un dépotage au lieu d'arrivée. Si elle le fait opérer il y aura évidemment un manquant d'environ 8 litres, plus le creux de route. De là, procès-verbal, saisie de la marchandise et de la voiture. Il suffit pour cela d'un employé grincheux.

La Chambre de commerce recommande, au contraire, d'éviter les abus de ce genre, et beaucoup d'autres, et d'user de la plus large tolérance pour les erreurs qui ne sont pas des fraudes.

Elle s'élève avec force contre la disposition légale attribuant foi aux procès-verbaux des employés de la Régie jusqu'à

inscription de faux; ce qui est, dit-elle, le pire de l'arbitraire et le pire de l'oppression.

Elle conclut à des réformes radicales : suppression complète du système actuel; abolition des privilèges arbitraires et oppressifs de la Régie; suppression du droit de détail et de l'exercice, et leur remplacement par la taxe unique.

Cette taxe doit être spécifique et non *ad valorem*. Le droit *ad valorem*, qui peut paraître plus juste à première vue, est impossible en pratique. Comment apprécier la véritable valeur d'un vin, au milieu des diversités si variables des prix des vins, suivant les années, l'origine, le degré de conservation, l'époque de l'expertise? Et d'ailleurs, s'il paraît juste de taxer à 10 pour 100 par exemple de la valeur, et de faire payer 50 centimes pour une bouteille de 5 francs et 5 centimes pour une bouteille de 50 centimes, ne peut-il pas arriver que le producteur d'une bouteille à 5 francs soit loin de réaliser pour sa récolte un bénéfice égal à celui du producteur de la bouteille à 50 centimes?

Arrivant ainsi au système qui consisterait à dégrever le commerce de tous les droits sur les vins et spiritueux, et à les faire supporter par le producteur, soit par une sorte d'abonnement en addition de l'impôt foncier, soit en le soumettant lui-même à l'exercice, la Chambre constate que changer la personne du payeur de l'impôt, n'est pas supprimer l'exercice et ses vexations, ni supprimer l'impôt : il serait injuste de charger le producteur d'un impôt direct.

Dans un mémoire annexé à sa réponse au ministre, la Chambre de commerce complète ses appréciations.

Il ne faut pas seulement pour l'alimentation du pain et de la viande, dit-elle; il faut aussi du vin, boisson nécessaire pour nos populations. Pourquoi donc exempter le pain et la viande, et surcharger le vin, le vin seul, de taxes énormes!

Le dégrèvement proposé par le gouvernement favoriserait Paris dans des proportions plus grandes que la province; il n'aboutirait qu'à un abaissement insuffisant, équivalant à environ 1 centime par litre. Il serait plus que compensé par des augmentations considérables et non justifiées sur d'autres points.

L'impôt ne peut être mis à la charge du récoltant qui serait écrasé et dans l'impossibilité absolue de payer.

Il faut renoncer à une législation draconienne, à des vexations inutiles, aux abus qui se commettent, aux primes immorales accordées à la délation. Ces réformes, ces suppressions, la Chambre de commerce de Bordeaux les réclame énergiquement; mais, ajoute-t-elle, « l'opinion publique parle » encore plus haut que nous ».

La Commission de vingt-deux membres, nommée par la Chambre des députés pour la réforme de l'impôt des boissons, s'était adressée aux Chambres de commerce, aux Sociétés d'agriculture, aux Comices agricoles, aux Syndicats des négociants et des marchands, aux préfets des départements.

Le rapporteur fut M. Pascal Duprat.

Le projet de loi proposait de supprimer le droit de détail et par suite l'exercice par lequel la Régie en assure la perception. Les vins, les cidres, les bières, les alcools n'auraient plus été soumis qu'à deux taxes : 1° le droit actuel de consommation ou circulation; 2° une taxe locale d'entrée dans les villes de 4,000 âmes et au-dessus. Le déficit de recettes qu'amènerait la suppression du droit de détail était évalué à 47,300,000 francs environ.

La situation générale du budget s'en serait trouvée atteinte.

Le ministre des finances cherchait, non seulement à combler ce déficit, mais à créer de nouvelles recettes. Il proposait :

1° De porter de 156 à 215 francs le droit général de consommation sur les alcools. Il attendait de cette surtaxe. . . . . .F.	84.000.000
2° Une taxe sur les raisins secs	2.000.000
3° L'abaissement de 15 à 12° de la limite alcoolique des vins.	11.000.000
4° Le doublement du droit de licence des débitants	8.600.000
5° La suppression du privilège des bouilleurs de cru.	20.000.000
Ensemble.	125.600.000

La Chambre de commerce de Bordeaux adressa sur ce projet au ministre des finances une lettre que son président, M. Hubert Prom, résumait ainsi : « Le système proposé n'a » pas seulement le tort d'être insuffisant, mais encore il blesse

» les principes de justice et d'égalité dans la répartition des » charges publiques.

» L'insuffisance des compensations est indiquée par ce seul » fait, que le montant des impôts nouveaux serait de 125 mil- » lions alors que celui du dégrèvement atteindrait seulement » 47 millions. Et, si l'ensemble du projet est favorable aux » débitants, il aggrave sensiblement les charges des négociants » en gros, qui auront à payer en sus des dépenses actuelles » 84 millions de surtaxe sur les alcools, et à supporter une » charge de 11 millions résultant de l'abaissement à 12 degrés » de l'alcoolisation des vins qui atteint actuellement 15 degrés » environ. »

Telle était la situation sur ce point en 1886.

Fabrication et opérations des vins.

D'autres questions importantes pour le commerce des vins ont surgi depuis quelques années, et ont vivement frappé les intérêts des propriétaires et des négociants; ce sont celles relatives à la fabrication des vins et aux opérations ou manipulations qu'ils peuvent subir.

L'insuffisance des récoltes et l'élévation des prix avaient amené une importation considérable de vins étrangers. Ces vins, d'un degré alcoolique très élevé, servaient au coupage des vins naturels trop faibles. Mais ils étaient suspects de n'avoir obtenu ce degré qu'au moyen d'une addition d'alcool étranger; de servir ainsi de véhicule frauduleux à l'introduction d'alcool sans en payer les droits de douanes, d'octroi et de circulation.

Ces vins d'Espagne, de Portugal et d'Italie, vinés avec des trois-six allemands, le plus souvent de qualités inférieures, et portés ainsi à la limite de 15 degrés pour l'entrée des vins, doublés par le mouillage et artificiellement colorés s'il en était besoin, portaient un grave préjudice au Trésor, et aux petits vins naturels français qui n'ont que de 8 à 9 degrés.

Les vins français pour la consommation intérieure auraient eu besoin d'être remontés en degré par le vinage, pour atteindre l'alcoolisation à 10°, exigée par les habitudes des consommateurs, et utile à leur conservation. Mais cette opération ne pouvait avoir lieu.

Le vinage par l'alcool peut s'opérer de deux façons : à la cuve, au moment de la cuvaison des raisins frais, ou par le versement d'une certaine quantité d'alcool sur le vin fait et mis en barrique. L'alcool paie 156 francs par 100 degrés d'alcool pur. Le vinage avec paiement du droit serait une dépense considérable.

Certains départements du Midi jouissaient de la faculté de vinage en franchise de droits. Le commerce de Bordeaux renouvelait en 1878 et en 1884 ses demandes précédentes pour obtenir l'égalité de traitement entre toutes les provinces françaises.

A défaut du vinage, pour alcooliser les vins on pouvait arriver à cette alcoolisation par d'autres moyens.

Le sucrage des vins, recommandé par Chaptal dès le commencement du siècle, n'aurait pu à cette époque employer que du sucre de canne; il eût alors coûté trop cher, et ne fut pas employé. Ce procédé, remis en lumière lorsque l'oïdium eut grandement diminué la quantité des récoltes, fut repris en 1854 par M. Pétiot en Bourgogne, et préconisé avec ardeur de 1860 à 1882 par le célèbre chimiste Dubrunfaut, surtout après les ravages du phylloxera. Ce procédé fut recommandé en 1882 par la Société d'Agriculture de France, préconisé par M. Aimé Girard dans un rapport à l'Académie des sciences, et devint d'un usage commun en Bourgogne, où il consommait dès cette époque plusieurs millions de kilos de sucre de betterave.

Les sucres de glucose, très offerts par les fabricants, n'ont donné que de mauvais résultats.

Les sucres de betterave employés en Bourgogne en 1882 ont produit une notable augmentation dans la quantité du liquide récolté, 100 kilos de sucre cristallisable produisant 64 litres d'alcool absolu.

Pour faciliter l'opération du sucrage, on a demandé à l'État un dégrèvement sur les sucres destinés à cette opération.

Le sucrage est peu usité dans les vignobles de la Gironde pour les vins de première cuvée; il n'est guère employé que pour faire des boissons de seconde cuvée, et qui ne se confondent pas avec les premiers vins.

Ces vins vinés ou sucrés artificiellement, plus corsés, malgré l'eau qui leur est ajoutée, que les vins naturels, plus colorés aussi par des moyens divers; les vins obtenus par le mouillage

et la fermentation des raisins secs, des figues et d'autres fruits, méritaient-ils le nom de vins, pouvaient-ils être vendus sous ce nom? N'y avait-il pas là une fraude sur l'altération du produit, ou une tromperie sur la qualité de la marchandise?

Des plaintes furent formulées principalement contre les débitants de vins de Paris, et préoccupèrent l'attention publique. Le Conseil municipal de Paris créa alors un laboratoire pour analyser les vins présentés à son appréciation.

Ce laboratoire rendit quelques services en dévoilant certaines falsifications nuisibles à la santé publique; mais bientôt il excita les plaintes des producteurs, des commerçants et des Chambres de commerce.

Le mode de fonctionnement du Laboratoire municipal de Paris et les conséquences fâcheuses qu'ont eues pour le commerce honnête des vins la publicité de ses analyses et la forme dans laquelle elles étaient libellées, ont motivé de la part de la Chambre de commerce de Bordeaux une lettre adressée le 21 mai 1884 au ministre du commerce.

La Chambre constatait qu'en Angleterre, en Allemagne, en Hollande, aussi bien que dans les autres États de l'Europe et de l'Amérique, les publications du bulletin du Laboratoire municipal avaient eu pour résultat de discréditer le commerce français; que le type de vin modèle adopté par le Laboratoire et comportant une composition invariable de degré alcoolique et d'extrait sec, était purement fantaisiste, arbitraire, et démenti par la diversité des vins de France; que le rôle du Laboratoire n'était pas de créer un type de vin obligatoire, mais de se borner à constater, après analyse sérieuse et spéciale à l'échantillon soumis à son examen, que tel vin contient ou ne contient pas telle ou telle substance nuisible à la santé, et qu'il devait se conformer exactement et strictement à ses attributions.

Nous ne pouvons entrer ici dans les longues discussions auxquelles ont donné lieu les questions relatives aux vins vinés, aux vins sucrés, au mouillage des vins, à leur coloration artificielle, aux pratiques plus que séculaires du plâtrage, du salage, à l'emploi plus récent de l'acide salicylique, à toutes les falsifications ou opérations des vins de raisins frais ou de raisins secs.

Nous nous bornons, fidèle à notre rôle d'historien, à

remarquer que sur presque tous ces points l'accord est loin d'être fait entre les diverses autorités qui ont à s'en occuper, le commerce et les consommateurs qui vendent et achètent la marchandise, les tribunaux qui ont à décider sur les prétentions opposées.

L'Académie des sciences et le Conseil d'hygiène émettent des avis qui ne sont ni unanimes, ni constants, ni incontestés. Les Chambres de commerce ne sont pas d'accord entre elles, les unes blâmant ce que d'autres acceptent. Les circulaires ministérielles du ministre de la justice diffèrent de celles du ministre du commerce, et toutes se déjugent elles-mêmes avec le temps et les circonstances. Enfin les tribunaux rendent les décisions les plus contradictoires, les uns méconnaissant toute autorité aux circulaires ministérielles; les autres allant, dans leur liberté souveraine d'appréciation, jusqu'à punir correctionnellement des coupages de vins et des pratiques commerciales usités depuis des siècles.

La nécessité d'une réglementation qui donne au producteur et au commerce la sécurité dont ils ont besoin nous paraît indiscutable, et si nous avions à émettre un avis sur ce point, ce serait celui de la Société d'Économie politique de France, de laisser la plus large tolérance à tout ce qui touche à la satisfaction du goût et de la préférence des consommateurs, à la condition qu'il ne puisse apporter le plus léger trouble à la santé publique, et de réprimer au contraire très sévèrement tout ce qui peut porter atteinte à l'hygiène. « Nuisible ou non » nuisible », dit la Chambre de commerce de Bordeaux, sont les seuls termes qui soient vrais. Ils suffisent pour inspirer les mesures utiles à donner satisfaction à la morale publique et à sauvegarder les intérêts du commerce et des consommateurs.

Nous donnons le tableau par contrées des exportations de vins de la Gironde.

TABLEAU STATISTIQUE

DES EXPORTATIONS DE VINS (Valeurs et Quantités).

VINS [

EXPORT.

COM

PAYS DE DESTINATION		1863	1878	1880
		Hectolitres.	Hectolitres.	Hectolitre
VINS en FUTAILLES	Russie. — Mer Baltique	13.166	20.430	25.0
	Suède	4.654	2.552	10.6
	Norwège	9.774	5.713	»
	Danemark	6.376	21.538	15.2
	Allemagne	119.270	143.806	126.1
	Pays-Bas	52.026	62.848	66.5
	Belgique	53.562	71.279	98.3
	Angleterre	50.303	156.099	223.9
	Espagne	»	»	»
	Poss. angl. d'Af. (Part. orient.).	58.319	20.416	19.5
	Indes Hollandaises	»	»	5.0
	Chine	4.069	»	»
	États-Unis O. Atl.	46.507	34.187	35.5
	États-Unis O. Pac.	12.229	10.893	»
	Mexique	4.674	»	7.6
	Nouvelle-Grenade	»	»	»
	Venezuela	»	7.249	10.0
	Brésil	16.228	18.689	18.8
	Uruguay	35.514	58.345	78.9
	Républ. Argentine	68.487	198.827	195.0
	Haïti	»	»	»
	Chili	»	7.543	»
	Pérou	3.762	17.276	»
	Indo-Chine française	»	7.879	9.38
	Nouvelle-Calédonie	»	»	»
	Guadeloupe	6.653	4.543	5.50
	Martinique	5.430	5.596	6.00
	La Réunion	25.928	10.448	10.79
	Sénégal	4.135	10.787	12.73
	Guyane française	7.086	»	»
	Autres pays	27.063	49.399	52.47
	Totaux	635.215	946.342	1.033.393
Valeurs de la Douane	Francs	**73.701.881**	**76.721.347**	**112.960.91**
VINS en BOUTEILLES	Suède	»	1.255	3.09
	Norwège	1.506	»	»
	Allemagne	1.623	4.627	3.81
	Pays-Bas	1.327	1.887	3.05
	Belgique	»	1.063	1.06
	Angleterre	12.298	40.892	58.03
	Indes Anglaises	5.954	5.618	»
	Indes Hollandaises	1.016	5.168	4.22
	Etats-Unis, O. Atl.	10.532	3.838	5.33
	Mexique	3.535	1.512	2.57
	Guatemala	»	2.241	3.18
	Nouvelle-Grenade	935	643	1.861
	Venezuela	»	»	1.147
	Brésil	1.706	3.382	5.216
	Uruguay	1.030	»	607
	Républ. Argentine	2.930	4.432	3.218
	Chili	880	1.705	1.483
	Pérou	1.408	3.646	»
	Equateur	814	1.428	2.670
	Poss. angl. d'Am. Nord	607	638	»
	Sénégal	»	»	»
	Cochinchine	»	»	»
	Tonkin	»	»	»
	Nouvelle-Calédonie	»	»	»
	Autres pays	13.973	7.463	6.269
	Totaux	62.074	91.438	106.844
Valeurs de la Douane	Francs	**20.174.021**	**13.715.648**	**17.629.204**

Valeurs et Quantités)

	1882	1883	1884	1885	1886
es.	Hectolitres.	Hectolitres.	Hectolitres.	Hectolitres.	Hectolitres.
71	19.714	15.138	9.470	7.857	5.953
01	»	4.667	5.469	4.420	3 773
	»	»	»	»	»
81	12.224	16.031	14.925	13.014	12.336
36	196.183	137.803	190.063	207.687	175.094
14	100.422	72.550	70.925	76.047	74.584
37	85.228	65.020	73.640	78 805	75.049
33	180.650	173.404	171.723	185.068	173.042
	»	»	»	»	»
33	17.116	19.334	10.803	9.540	12.955
	»	»	3.823	2.822	3.679
	»	»	»	2.984	1.504
98	51.354	41.572	24.390	30.903	32.069
62	4.600	4.568	»	»	»
65	16.891	11.190	5.988	3.749	2 146
66	7.465	11.842	17.547	16.138	25.027
18	6.648	6.115	5.314	5.954	4.347
36	15.209	17.095	18.049	11.580	14.513
57	75.060	70.582	80.613	72.910	87.951
65	198.414	225.989	314.487	252.503	329.723
	»	»	»	»	»
	4.395	6.158	5.349	5.355	4.144
	»	»	4.511	»	»
58	17.444	14.022	26.421	17.146	20.163
01	20.462	21.807	22.600	10.669	13.345
96	8.498	6.209	5.289	»	»
43	7.862	5.267	4.529	3.913	4.994
00	7.537	14 671	6.907	6.304	10.879
47	13.187	14.859	15.484	15.698	14.920
	3.775	3.878	»	2.679	1.205
29	20.564	20.474	22.670	15.082	56.862
17	1 090.902	1.000.245	1.130.659	1.058.797	1.160.257
168	**116.473.956**	**104.103.777**	**116.544 133**	**114.636.446**	**125.246.363**
46	3.333	2.752	3.231	2.500	1.913
	»	633	»	»	»
	3.046	2.245	2.776	3.530	3.453
64	1 985	2.514	2.114	5.647	2.338
84	1.526	865	1.940	2.942	3.378
59	42.568	41.645	36.390	38.316	39.066
	»	809	1.256	891	1.108
14	3.658	4.961	6.107	3.802	2.423
24	8.069	14.246	10.414	10.048	10.824
05	3.753	3.322	2.376	1.056	1.493
23	1.661	1.231	838	»	»
60	2.982	3.201	5.423	5.600	4.606
06	708	740	1.298	764	»
89	2.013	2.796	2.287	3.705	2.780
	»	»	1.182	1.413	2.175
03	7.158	5.474	5.551	6.037	8.993
58	2.472	2.536	2.135	933	2.182
	943	2.066	1.840	»	1.307
49	716	2.158	2.494	»	»
26	1.066	»	»	»	1.186
	»	»	»	»	»
	»	»	»	»	1.149
	»	»	»	859	1.326
	709	»	»	»	»
48	6.768	6.253	6.543	8.180	9.135
58	95 134	100.447	96.195	96.223	100.835
.583	**15.667.179**	**5.569.356**	**15.391.222**	**15.876.734**	**16.637.711**

ÉPILOGUE

Nous avons parcouru une longue carrière.

Arrivés au terme de notre étude, il nous paraît utile de reporter nos regards en arrière, d'embrasser d'un coup d'œil l'ensemble de ces tableaux variés qui ont passé sous nos yeux pendant ces siècles dont nous avons retracé l'histoire.

C'est l'étude du passé qui faisant connaître le chemin parcouru permet d'entrevoir à l'horizon prochain les étapes du chemin à parcourir. Et s'il est vrai que, selon l'expression de Pascal, l'humanité est semblable à un homme qui vieillit et qui apprend en vieillissant, elle n'apprend que par l'expérience, c'est-à-dire par la connaissance de sa propre histoire qui lui rappelle, dans sa marche vers le progrès, les erreurs et les fautes qu'elle a pu commettre, les succès dont elle a le droit d'être fière.

Cette étude porte en soi les enseignements précieux qui se dégagent des faits accomplis, alors qu'ils ne sont plus obscurcis par les illusions trompeuses de la lutte des intérêts, que se sont amorties les passions contemporaines et affaiblis les anciens préjugés; enseignements d'autant plus utiles, leçons d'autant plus profitables, que le combat n'a pas cessé, que l'antagonisme se poursuit sous des formes nouvelles et diverses, et que la liberté commerciale continue à réclamer contre les restrictions qui lui sont imposées.

La nécessité d'éclairer le débat par l'histoire est plus éclatante de nos jours qu'elle ne l'a jamais été. Si autrefois, sous les gouvernements monarchiques, il pouvait suffire d'un seul homme pour diriger les peuples, et si Sully, Richelieu, Colbert,

ont possédé, en s'appuyant sur la puissance royale, le pouvoir nécessaire pour accomplir les mesures qu'ils jugeaient favorables au commerce, sous l'empire de nos institutions parlementaires, de notre régime républicain, c'est dans les masses profondes de la nation que réside le pouvoir politique et fiscal.

C'est la nation elle-même qui vote et qui ordonne; chaque citoyen, investi du droit souverain de suffrage, exerçant sa parcelle de souveraineté, contribue à toutes les oscillations politiques et économiques. La loi du nombre est devenue la loi suprême : *ità jus esto*, comme s'exprimait la loi des Douze Tables; chaque citoyen a donc le devoir de se rendre un compte éclairé des agissements du passé, des évolutions agricoles, industrielles et commerciales, des courants populaires et des impulsions scientifiques, des erreurs commises et des progrès conquis.

Il faut que le peuple, comme les gouvernants, étudie et connaisse les diverses étapes de cette question sociale et économique, toujours la même, renaissante avec les générations successives, celle de la lutte pour obtenir les meilleures conditions possibles de la vie. Combien de misères, combien de crimes auraient été évités si les descendants avaient bien connu l'histoire de leurs pères, et avaient pu par là même éviter de retomber dans les mêmes erreurs et dans les mêmes malheurs! « Connais-toi toi-même », disait la sagesse antique, et avec grande raison.

Il est donc utile pour nous, Bordelais, qui tous contribuons dans des proportions diverses à la direction du mouvement économique et commercial, qui tous sommes soumis à son influence et à ses lois, de connaître et de pouvoir apprécier les principaux événements qui ont marqué la vie commerciale de cette fraction de la patrie française dont nous sommes plus particulièrement les héritiers et les continuateurs.

Jetons les yeux à vol d'oiseau sur notre partie de la France.

Voyez-vous au sud-ouest, adossée aux contreforts et aux pics des montagnes des Pyrénées, cette vaste contrée où coulent la Garonne et ses affluents, laissant à quelque distance à l'est les flots bleus de la Méditerranée, bordée par les Cévennes, les collines du Quercy et de l'Angoumois, le relief des coteaux crayeux de la Saintonge; et enfin, à l'ouest, par l'immense et terrible Océan?

Ce cirque grandiose qu'arrosent de nombreux cours d'eau, où verdoient les prairies et les terres fertiles, où mûrissent les moissons, où rampent les pampres de vignes, où le pin maritime détache sa sombre verdure au milieu des landes et des dunes, n'est qu'un des derniers venus dans l'histoire géologique du monde. Longtemps couvert par les eaux, ce ne fut qu'après des révolutions végétales et des variations de la vie animale qui durèrent de longs siècles, que nous avons pu, à une époque qui n'est pas encore bien déterminée, signaler l'existence de l'homme ; et à peu près à la même époque, si ce n'est même auparavant, les terrains fossiles nous ont conservé les délicates empreintes de cette vigne qui devait plus tard donner à la contrée la vie commerciale et la richesse.

D'où venaient ces premiers habitants dont les archéologues ont retrouvé les instruments de travail et quelquefois les sépultures ? Quels étaient leurs mœurs, leur mode d'existence, leurs travaux, les rudiments informes de leur commerce ? Nous avons essayé de l'indiquer.

Plus tard, quelques documents incomplets, laborieusement recueillis dans le petit nombre de ceux que nous pouvons entrevoir au milieu du brouillard qui nous cache ces origines, nous ont cependant permis de constater, à diverses époques éloignées entre elle, et sans dates bien précises, l'apparition sur nos rivages des peuples navigateurs de l'antiquité, les Tyriens, les Phéniciens, les Carthaginois, venant établir des comptoirs parmi nos populations de race ibérique. Nous avons vu plus tard encore les colonies grecques arrivant, non par l'Océan, mais par leur colonie phocéenne de Marseille, et par les vallées de l'Aude et de la Garonne.

C'est par cette route que les Romains, déjà maîtres de la Provence, communiquaient avec nos ancêtres, bien avant que Crassus, le lieutenant de César, se fût emparé de l'Aquitaine. C'est par cette route que s'est prononcé sous la domination romaine, qui a duré quatre siècles, un courant commercial entre Bordeaux, qui venait de naître, et Rome, la capitale de l'Empire ; et que se dessinait un mouvement de transit entre la Méditerranée, depuis longtemps la mer commerciale de l'antiquité, et l'Océan jusqu'alors inconnu.

Sous les Romains, Bordeaux, dès son origine, put grandir et prospérer. Ausone, un de ses illustres enfants, a chanté sa

gloire et ses richesses, célébré son vin, servi à la table des empereurs, et nous a donné quelques détails sur son commerce. Cette époque est intéressante ; mais elle est peu riche en documents directs et locaux.

A la domination romaine succéda une époque de transition pendant laquelle nous avons vu l'Empire s'écrouler peu à peu pendant qu'arrivent et se heurtent sur le sol de l'Aquitaine les populations barbares venues du Nord et les hordes sarrasines venues du Midi. Des débris de la civilisation antique, des restes de l'administration romaine, du souvenir du polythéisme grec et romain, des dogmes du christianisme introduit depuis un siècle, de l'autorité épiscopale, des coutumes apportées par les Barbares, il se produisit un mouvement de transformation générale caractérisé par l'affaiblissement et la disparition de l'autorité centrale, la création de la hiérarchie féodale et la domination de l'Église. Après l'époque où la main puissante de Charlemagne put quelque temps arrêter les désordres et protéger le commerce, l'autorité du pouvoir central finit par disparaître. Sous les successeurs de Louis le Débonnaire, roi d'Aquitaine, la France se divisa en un grand nombre de souverainetés, et l'Aquitaine devint indépendante sous ses ducs et ses comtes héréditaires.

L'histoire locale nous a conservé quelques traces du commerce avec les contrées voisines, et de la navigation sur l'Océan. Les documents incomplets dont nous avons pu faire usage nous ont permis d'esquisser la physionomie de cette époque, qui est comprise dans celle des origines.

Elle a pris fin par le mariage d'Éléonore, l'héritière des anciens ducs, avec Henri, qui allait devenir roi d'Angleterre. Alors s'ouvre la période historique du commerce de Bordeaux, celle de la domination anglaise en Aquitaine, qui dura trois cents ans.

Nous avons essayé de mettre en lumière ce fait, qui a été souvent méconnu, que la Guienne n'était pas devenue une province anglaise; qu'elle avait au contraire son autonomie et son indépendance. Elle était sous la suzeraineté féodale du roi d'Angleterre, non parce qu'il était roi d'Angleterre, mais parce qu'il était duc de Guienne, descendant par Éléonore des anciens ducs nationaux. Elle devait le service féodal au duc de Guienne; elle ne devait rien au roi d'Angleterre. Elle avait

conservé ses franchises et ses droits et se gouvernait elle-même en véritable république.

Nous avons étudié les conditions du commerce de Bordeaux, soit avec l'Angleterre et les provinces anglaises en France; soit avec les provinces indépendantes, comme la Bretagne; soit avec la France elle-même; avec l'Espagne au sud, la Flandre et les villes hanséatiques au nord.

Nous avons donné des détails nombreux sur le commerce : sur les privilèges des bourgeois de la ville de Bordeaux pour leurs vins, afin d'empêcher la concurrence des vins étrangers; sur l'exemption des droits de douanes envers le roi; sur la liberté d'introduction à Bordeaux des marchandises anglaises, notamment des laines et des draps, et en Angleterre des marchandises de Bordeaux. Nous avons noté cependant quelques tendances à la restriction de cette liberté, telles que la défense d'exporter de l'or et de l'argent, quelquefois des vivres et d'autres marchandises; un commencement de régime prohibitif par la France, pour les draperies de ses provinces du Midi.

Après trois siècles de guerre pour la possession des provinces du continent qui avaient appartenu aux anciens ducs de Normandie, d'Anjou, de Poitiers et d'Aquitaine, devenus rois d'Angleterre, après les conquêtes successives des rois de France, Bordeaux fut conquis au milieu du XVe siècle et devint province française.

Nous avons dit les perturbations profondes apportées par la conquête française au commerce de Bordeaux; la rupture des relations avec l'Angleterre; les tentatives de Louis XI pour les rétablir; les plaintes du commerce aux États généraux d'Orléans et de Blois; les restrictions à la liberté du commerce apportées par les édits; le droit au travail devenu un droit royal que le souverain vendait à prix d'argent; l'organisation des maîtrises et des jurandes; la crise financière amenée par les métaux précieux d'Amérique; les lois somptuaires; les encouragements donnés au commerce par Henri IV et par Sully.

Après avoir signalé dès le XVIe siècle le système exclusif pratiqué par Charles-Quint pour réserver à l'Espagne le monopole de la navigation et du commerce avec les colonies, nous avons indiqué les premières tentatives sérieuses de

colonisation et de navigation au long cours faites en France pendant le XVIIe siècle, et les modifications commerciales qui se sont produites depuis Sully, Richelieu et Mazarin jusqu'à Colbert.

Nous avons vu, concurremment avec les encouragements accordés par Colbert à l'agriculture, à l'industrie et au commerce, les inconvénients des règlements imposés aux manufactures et ceux de la limitation par les tarifs de douane des relations avec la Hollande et l'Angleterre; toute consommation de produits étrangers semblait un larcin fait à la France, toute sortie de numéraire une calamité. Nous avons vu Colbert, restreignant le commerce international, s'attacher à régulariser le monopole du commerce colonial; le sucre, le café, l'indigo, la cochenille apparaissent sur nos marchés, et leur consommation prend un développement croissant.

C'est au XVIIIe siècle que le système colonial, les prohibitions des produits de l'étranger, la faveur acquise aux produits coloniaux, malgré la contrebande et la fraude, apportent à Bordeaux une source de richesses jusqu'alors inconnue.

Aussi, malgré les famines sans cesse renaissantes, malgré les guerres continuelles, malgré les abus d'autorité, malgré les erreurs et les fautes telles que la défense d'importer sous peine de mort l'indigo d'Amérique, l'interdiction de planter de nouvelles vignes, le désordre des monnaies, l'exagération des dépenses, la vie et la puissance de la cité bordelaise s'affirmaient de plus en plus, à l'époque où Tourny embellissait la ville, et jetaient leur plus vif éclat au moment même où allait s'écrouler la vieille monarchie française.

Viennent les mauvais jours et les excès sanglants de la Révolution, les guerres désastreuses de la République et du premier Empire. Le commerce, l'agriculture, l'industrie, la richesse n'existent plus. La France se trouve dans l'isolement commercial le plus absolu. La guerre maritime a fermé les ports de l'Océan; les produits coloniaux n'arrivent plus; les vins ne s'exportent plus.

Mais si les lois prohibitives sont de la plus extrême rigueur, il existe d'autre part un contrepoids toujours en action en matière de prohibitions commerciales, c'est la contrebande, qu'aucune mesure n'a jamais arrêtée, quand le profit est assez gros. Sous le blocus continental la contrebande était devenue

une profession usuelle, comme celle des assurances, dont les tarifs étaient connus et qui éludait toutes les prohibitions légales. L'impossibilité de l'isolement commercial d'une nation fut alors tellement démontrée que le gouvernement despotique de Napoléon se vit dans la nécessité de vendre lui-même des licences pour contrevenir à ses propres édits prohibitifs et fiscaux, et de remédier ainsi dans une certaine mesure au mal qu'ils causaient.

Nous avons vu la vie reprendre peu à peu pour le commerce, après 1815. Les restrictions à la liberté sont très vivement demandées par divers groupes de producteurs. Les filateurs, les tisseurs, les maîtres de forges, sont aussi ardents que les éleveurs de bestiaux. La Chambre des pairs, celle des députés, se montrent favorables au régime de la prohibition et de la protection. Quelques voix isolées protestent en vain; quelques ministres indiquent que la protection ne doit pas être prohibitive; qu'elle doit avoir des limites modérées pour les taxes, temporaires pour la durée. Le gouvernement de la Restauration et celui de Juillet sont tenus d'obéir aux majorités parlementaires.

Malgré ces entraves apportées à la liberté du commerce, celui-ci prend un développement jusqu'alors inconnu, puisant des ressources fécondes dans la prospérité que donnent trente ans de paix.

Interrompu quelque temps par la seconde République, le progrès s'accentue et s'accroît encore sous le second Empire qui se présente comme une promesse de paix. L'industrie a multiplié sa puissance par l'emploi des forces qu'elle emprunte à la nature. C'est une ère nouvelle qui commence, celle de la vapeur et de l'électricité.

Cette ère dure encore de nos jours.

L'électricité et le téléphone ont établi des communications instantanées; les distances semblent avoir disparu; les chemins de fer à voie rapide unissent les populations; les bateaux à vapeur sillonnent les océans, les prix des transports s'abaissent; le monde tout entier semble ne plus offrir qu'un immense marché.

En chiffres le progrès se résume ainsi :

Le mouvement général du commerce de la France était en moyenne dans la période de dix ans qui s'est écoulée de 1827 à

1836 de 1,364 millions de francs; dans celle de 1836 à 1846, de 2,112 millions 400,000 francs; de 1846 à 1856, de 3,175 millions; de 1856 à 1866, sous l'influence des traités de 1860, la moyenne annuelle s'éleva à 6,189 millions 700,000 francs; de 1866 à 1876, à 8,463 millions 800,000 francs; et de 1876 à 1886, à 9,483 millions.

Quant à ce qui regarde spécialement Bordeaux, le mouvement général de la navigation était en 1825 de 212,984 tonneaux; en 1855, de 478,000 tonneaux; en 1860, de 835,000 tonneaux; il atteignait en 1880, 2,208,000 tonneaux; en 1884, 2,500,000 tonneaux; en 1886, 2,934,184 tonneaux.

Le mouvement des marchandises, qui était déjà arrivé en 1863 à la quantité de 7,600,000 quintaux métriques, valeur 121,000,000 francs, est, en 1886, de 18,000,000 quintaux métriques, valeur 787,000,000 francs.

Voilà le passé et le présent.

Quel sera l'avenir?

Si la question est facile à poser, nous n'avons pas la prétention de la résoudre.

Nous devons nous borner à rappeler que la Chambre de commerce de Bordeaux, héritière des anciennes traditions du commerce bordelais, a toujours combattu pour la liberté des échanges, sans cesse menacée, souvent très restreinte; mais qu'elle n'a jamais réclamé l'application excessive d'une liberté absolue, et n'a jamais repoussé les tempéraments pratiques que les circonstances ont pu rendre nécessaires.

Nous avons vu, sous les rois anglais, le maire et les jurats de la ville défendre avec un soin jaloux la liberté de leur commerce avec l'Angleterre, avec les Flandres, avec les villes hanséatiques, avec les provinces françaises, alors ennemies. Depuis la domination française, c'est encore le maire et les jurats qui font entendre leur voix aux souverains et aux États généraux; et plus tard, quand le système colonial, quand le monopole commercial ont été régularisés et réglementés par Colbert, nous voyons encore le maire et les jurats, et plus tard, à partir de 1705, la Chambre des directeurs du commerce de Guienne, réclamer la liberté du travail à l'intérieur et la liberté des échanges entre les diverses provinces françaises et aussi, dans la mesure du possible, avec les nations étrangères.

La tradition se continue dans la Chambre reconstituée au commencement du siècle, et se traduit dans tous les actes de la Chambre depuis cette époque, sous l'Empire, sous la Restauration, sous le gouvernement de Juillet, sous le second Empire, à l'époque actuelle.

A toutes les époques, la Chambre a tenu compte des faits accomplis et des intérêts engagés. Elle n'a pas réclamé la liberté absolue. Nous pensons, au contraire, disait un de ses présidents, que lorsque des intérêts considérables ont été créés dans un pays sous l'influence d'une législation déterminée, il ne faut agir à l'égard de ces intérêts qu'avec tous les ménagements, toute la réserve que commandent l'équité et la prudence. « Mais toutefois la liberté du commerce est le » véritable but qui doit être poursuivi avec suite et persévé- » rance. »

Les tendances hostiles à la liberté sont en faveur aujourd'hui ; mais cependant que de progrès dans le sens de la liberté ont été accomplis !

Le système protectionniste de Colbert n'existe plus sur bien des points, et a subi des modifications sur les autres. On ne pourrait plus ordonner l'arrachement des vignes ou défendre d'en planter de nouvelles ; on ne pourrait plus ordonner l'ensemencement obligatoire du blé; on ne pourrait pas davantage faire revivre les anciennes corporations, ni ressusciter le système de réglementation des manufactures; il serait impossible de redonner la vie au système colonial pour réserver à la France le sucre et le café de Bourbon ou des Antilles, et interdire aux colonies toute autre marchandise que la marchandise française.

Le système des prohibitions est devenu suranné.

Le droit naturel de la liberté du travail agricole, industriel et commercial, reçoit bien encore de nombreuses entraves, mais son principe n'est plus contesté ; nous pouvons cultiver à peu près toutes les plantes, sauf le tabac; nous pouvons à peu près disposer librement du produit de nos récoltes, sauf du sucre, du vin et de l'alcool.

Nous pouvons acheter presque tous les produits étrangers, sauf à payer les droits de douanes.

Ces droits eux-mêmes ont changé de caractère; ils sont devenus des droits compensateurs destinés à protéger les

produits nationaux, agricoles et industriels, contre les produits étrangers dont le prix de revient est moins élevé, et qui viendraient avilir le prix des nôtres.

La difficulté, pour bien établir ces droits compensateurs, consiste à concilier les intérêts de la masse des consommateurs avec ceux des producteurs. L'application de ces compensations est fort difficile parce qu'il s'agit d'évaluer des prix de revient sur des moyennes qui ne peuvent pas être exactes. Est-ce que le prix moyen du froment, prix de revient, est le même dans les maigres sables de nos landes que dans les grasses plaines de la Beauce ou du Pas-de-Calais? N'y a-t-il pas des différences considérables dans le prix de revient des bestiaux, des vins, des sucres, des fers, des houilles, des laines, des tissus, dans chaque province, dans chaque canton, dans chaque commune de la France?

Les tendances actuelles ont pour objectif d'élever le prix du travail national agricole ou industriel de manière à ce que ses produits puissent soutenir la concurrence de l'étranger, au moyen de droits compensateurs; mais le prix de revient d'un certain nombre de produits manufacturés se trouve augmenté par d'autres causes, politiques et sociales, par l'absence de sécurité de l'industrie dans certains cas. Ainsi les mines de houille et de fer, par exemple, jouissent-elles de la liberté relative à la stipulation des salaires, à la durée et aux conditions du travail, alors que le droit à la grève paraît comprendre pour les grévistes celui d'empêcher par la force la non-interruption ou la reprise du travail? Et le prix de revient n'augmentera-t-il pas, pour ces industries d'abord, pour celles qui consomment leurs produits ensuite, par l'absence de liberté pour fixer le prix du salaire; et le défaut de sécurité pour les conditions du travail?

Lorsque les prix de revient auront été bien étudiés, les droits compensateurs équitablement établis, se présentera la question des traités de commerce.

Le Parlement aura à reprendre cette question de savoir si la France doit être libre de tout engagement et maîtresse à chaque instant de remanier ses tarifs de douanes; et si cette même liberté laissée à l'étranger n'enlève pas toute sécurité aux opérations de commerce qui ont besoin d'être assurées du temps nécessaire à leur réalisation. Pourra-t-on créer des

usines pour manipuler une marchandise venant de l'étranger, ou pour fabriquer un produit destiné à l'étranger, sans être certain que les impositions douanières ne seront pas changées d'un jour à l'autre?

Des questions moins générales, mais qui ont une importance considérable pour Bordeaux, s'agitent depuis longtemps et devront être résolues, notamment celle de l'impôt des boissons. Le dégrèvement des boissons dites hygiéniques donnera-t-il les résultats que l'on annonce? Les surtaxes de l'alcool, annoncées comme précurseurs du monopole de l'État, l'abolition du privilège des bouilleurs de cru, l'application de l'odieux exercice, les rigueurs de l'administration contre les contraventions en matière de contributions indirectes, amèneront-elles dans les caisses du Trésor les millions qu'on désire y compter; et ne seront-elles pas une magnifique prime à la fraude?

Nous ne méconnaissons pas la gravité de ces questions, ni les tendances économiques en faveur de nos jours et qui espèrent trouver dans des mesures restrictives de la liberté naturelle des remèdes ou des palliatifs à la crise qui se manifeste depuis quelques années par la baisse du prix de certaines marchandises.

Cette crise existe à la fois dans toutes les contrées commerçantes, et chacune cherche à s'en défendre en repoussant les produits étrangers similaires aux siens et offerts à plus bas prix.

Il se forme un double mouvement : la hausse dans les contrées où la marchandise peut se livrer à bas prix; la baisse dans les contrées où la marchandise peut être apportée en concurrence avec celle qui s'y trouve à prix plus élevé.

Mais il se dessine en outre, et dans chaque contrée, une hausse sur certaines marchandises, et une baisse sur certaines autres. Les variations de prix semblent obéir à ce double courant, hausse des objets alimentaires en général et des salaires, baisse des objets manufacturés. Et en même temps on remarque que la baisse sur le prix en gros s'accompagne de la hausse du prix en détail. Ainsi le blé et le bétail sur pied baissent de prix, tandis que le pain et la viande sont en hausse.

Cette anomalie, occasionnée par diverses causes, et notamment par l'augmentation des frais généraux de certains inter-

médiaires, et aussi par l'exagération des bénéfices de certains autres, ne détruit pas la loi générale que nous avons énoncée, de la hausse des produits alimentaires et de la baisse des produits manufacturés.

Cette loi s'explique parce que la consommation des grains, de la viande, des légumes, des fruits, du vin, s'accroît dans des proportions plus fortes et plus rapides que la production, et que celle-ci est précaire et variable. Ainsi le génie de l'homme peut bien arriver, dans une certaine mesure, à la diminution des frais de production et à l'augmentation du rendement; mais il faut du temps pour obtenir ces résultats, et l'augmentation de la demande, c'est-à-dire des besoins des consommateurs, est souvent plus grande que celle de la production. Celle-ci est d'ailleurs soumise aux lois annuelles de la germinaison, de la floraison, de la fructification des plantes, et à l'influence des phénomènes atmosphériques qui apporteront l'abondance ou la disette. Cette tendance à la hausse est combattue par l'abaissement du prix de transport.

En industrie, au contraire, l'utilisation des forces naturelles, et surtout de la vapeur et de l'électricité, a créé d'immenses transformations dans les frais de production et de transport.

La cause de baisse résultant de la diminution de frais dans les moyens de production est due surtout à celle résultant de la substitution du travail des machines à celui de l'homme. Cet emploi a donné, principalement pour l'industrie textile, des merveilles d'économie et de rapidité qui ont abaissé dans d'énormes proportions le prix des tissus. Les industries chimiques ont présenté le même phénomène. L'acide sulfurique, le phosphore, les sulfures, les sels de potasse, de soude, de fer, de cuivre, ont été produits avec un abaissement remarquable des frais, qui, à son tour, a abaissé le prix des savons, des verreries, poteries, papeteries et des autres industries qui en font emploi.

Cette perfection nouvelle des moyens de production n'a trouvé qu'un faible contrepoids dans la légère augmentation qui s'est produite dans le prix de quelques matières premières et le salaire manuel.

Le prix des marchandises a été soumis à une seconde cause de baisse par la diminution des frais de transport sur terre et sur mer, à l'intérieur et à l'étranger.

Le prix de transport est un des facteurs importants du prix de la marchandise, soit de celle nationale, soit de celle étrangère ; et il existe pour toutes. Il existe pour le grain de blé qui va du sillon à la ferme, au marché voisin, au moulin, chez le boulanger, chez le consommateur français ; comme pour le grain de blé américain porté à Chicago, chargé sur le chemin de fer de New-York et le bateau à vapeur pour arriver à Bordeaux ou au Havre; pour les fruits, les œufs, la volaille, le mouton, le bœuf, qui vont de la campagne au marché voisin ; le poisson qu'on nous apporte de la mer ; le vin qui vient du vignoble; le sucre, le café, le thé, que nous allons chercher aux extrémités du monde; les tissus de chanvre, de lin, de coton, de laine; les fers, les charbons ; toutes les marchandises; enfin l'or et l'argent avec lesquels nous les achetons.

Le rôle propre du commerce est d'acheter la marchandise au lieu où elle est offerte au plus bas prix ; de la transporter et de la vendre au lieu où elle est demandée au plus haut prix. C'est ainsi que Montesquieu a pu dire que l'histoire du commerce est celle de la communication des peuples. Faciliter ces communications, en diminuer le coût, c'est abaisser le prix de la marchandise.

C'est pour atteindre ce résultat que dans toutes les contrées de l'univers on a créé les routes et les canaux, régularisé le cours des rivières, aplani le sol pour la voie de fer, allumé la locomotive du rail d'acier et la chaudière du transatlantique, percé Suez, creusé les ports et construit les docks.

C'est ainsi que le prix du roulage par terre est descendu de 40 centimes et au minimum 30 centimes par kilomètre sous la Restauration, et pour une vitesse décuple, à 5 et 6 centimes, impôt non compris, sur le chemin de fer de petite vitesse ; que le tarif sur les canaux est descendu de 4 centimes à 2 centimes; que celui de la batellerie n'est plus que de 3 centimes; et que le prix du fret maritime a aussi diminué dans les plus larges proportions.

C'est par centaines de millions que se chiffrent ces économies de transport. L'Administration des ponts et chaussées évalue à plus de 5 milliards de tonnes le mouvement des marchandises en France sur les routes de terre; à 8 milliards de tonnes celui des chemins de fer. En ajoutant le tonnage de la navigation

intérieure et celui de la navigation extérieure, on arrive à un chiffre tel que l'économie générale sur cet immense tonnage représente pour l'ensemble plus de 2 milliards de francs.

Ces diminutions dans les frais de production et dans les frais de transport ne sont pas spéciales à la France, mais existent dans diverses proportions dans toutes les contrées de l'univers. C'est ce qui a permis à certaines marchandises de pouvoir se présenter sur nos marchés, ainsi que l'ont fait par exemple les blés de l'Inde et ceux d'Amérique.

Comme nous l'avons indiqué, l'apport sur de nouveaux marchés produit un double effet : la hausse par la demande au lieu d'origine, la baisse par l'offre au lieu de destination. Ces deux mouvements contraires, et la concurrence sur les divers marchés, amènent le nivellement et l'équilibre des prix, équilibre qui se manifeste par l'abaissement plus ou moins grand du prix sur tous les marchés de consommation.

A mesure que les communications se multiplient, le prix sur chaque marché tend à l'unité.

C'est là ce qui occasionne cette crise économique dont on cherche en vain le remède dans les surtaxes de droits de douanes. Il ne suffit pas, à mesure qu'une économie dans les frais de production ou de transport vient permettre à un produit étranger de venir concurrencer, sur notre propre marché, nos produits similaires, de le repousser par un droit de douane ; il serait préférable de le repousser en perfectionnant nous-mêmes notre production et diminuant nos frais de transport.

Il serait préférable de donner à nos industries et à notre commerce la sécurité dont l'abus du droit de grève ne donne pas l'assurance ; de diminuer les impôts sur la production ; ceux sur les transports par chemins de fer, sur les mutations mobilières et les marchés; d'éviter les dépenses inutiles et frustratoires, les déficits dans le budget; de faire de bonnes finances.

Ce sont là les conditions nécessaires au commerce, à l'industrie, à l'agriculture ; qui leur laisseront leur vie propre et les moyens de surmonter la crise actuelle.

Il ne faut pas oublier que le progrès commercial, c'est l'amélioration des conditions matérielles de l'existence de l'homme sur la terre; la satisfaction de plus en plus donnée aux besoins de se nourrir, de se vêtir, de se loger : c'est-à-dire

l'abaissement du prix des choses nécessaires à la vie ; que vouloir obtenir ce qu'on appelle la vie à bon marché, vouloir diminuer le prix de revient et celui des transports ; et, d'une autre main, surélever ces prix par des impôts intérieurs et par des taxes de douanes, sont choses contradictoires.

Ces tentatives ne peuvent réussir que pour un temps limité.

L'histoire nous dit qu'un mouvement irrésistible emporte lentement, mais sûrement, avec lui le monde commercial, comme le monde politique. L'esclavage est aboli, le système colonial a disparu ; les erreurs économiques disparaîtront à leur tour. L'humanité peut quelquefois s'arrêter, mais elle reprend bientôt sa marche en avant pour conquérir le progrès et la liberté.

FIN DU QUATRIÈME ET DERNIER VOLUME.

TABLE-SOMMAIRE DU QUATRIÈME VOLUME

LIVRE SIXIÈME

Troisième Époque : LA VAPEUR ET L'ÉLECTRICITÉ

XIXe SIÈCLE

PREMIÈRE PARTIE : Le Consulat et l'Empire.

CHAPITRE PREMIER. — Le Consulat.

CHAPITRE II. — L'Empire.

ARTICLE 1er. — *Histoire générale du Commerce de Bordeaux.*

LIVRE SEPTIÈME

CINQUIÈME PARTIE. — Époque actuelle (1870-1887).

CHAPITRE PREMIER. — Histoire générale du Commerce.

Pages.

CHAPITRE IV. — Commerce extérieur.

Article 1er. — *Navigation.*

§ 1. CONDITIONS DE LA NAVIGATION.

§ 2. NAVIGATION A VAPEUR.

§ 3. VOIES DE COMMUNICATION AVEC LA MER.

§ 4. MOUVEMENT DE LA NAVIGATION.

Article 2. — *Importations et Exportations.*

§ 1. MOUVEMENT GÉNÉRAL DU COMMERCE EXTÉRIEUR DE LA FRANCE.

Pages.

§ 2. MOUVEMENT COMMERCIAL EXTÉRIEUR DE BORDEAUX.

ARTICLE 3. — *La Vigne et le Vin.*

§ 1. LA VIGNE.

§ 2. LE VIN.

FIN

LISTE DES SOUSCRIPTEURS

La Ville de Bordeaux (50 exemplaires).

La Chambre de commerce de Bordeaux (50 exemplaires).

Le Conseil général de la Gironde (10 exemplaires).

M. de A. BARROSO BASTOS, consul du Brésil, 31, rue d'Aviau.

M. ALAUZE (P.-E.), avoué honoraire, 60, rue Ferrère.

Archives de la Gironde, 13, rue d'Aviau.

Association des Étudiants, E. LAPARRA, 170, cours Victor-Hugo.

M. AUDINET, négociant, 2, quai des Chartrons.

M. AYGUESPARSSE (Albert), négociant, Libourne.

M. BALARESQUE, négociant, 135, boulevard de Caudéran.

M. BALLANDE, armateur, 15, rue Saint-Siméon.

M. BARINCOU (A.), juge au Tribunal de commerce, 23, rue du Jardin-des-Plantes.

MM. BEAUGER et Cie, négociants, 20, quai de Paludate.

M. BELLEMER (Th.), négociant, 52, quai des Chartrons.

M. BERNIARD, négociant, 9, rue Vital-Carles.

M. BERTIN, négociant, 32, rue Maleret.

M. BESSE, membre de la Chambre de commerce, 7, allées de Chartres.

M. BEYERMAN, consul des Pays-Bas, 45, quai des Chartrons.

Bibliothèque universitaire.

M. BLANCHY (J.), 25, quai des Chartrons.

M. BORDES, armateur, 6, quai Louis-XVIII.

M. BRANDENBURG, négociant, 90, quai des Chartrons.

M. de BREZETZ (Arthur), rentier, 47, rue Thiac.

M. BRUNET (Henri), présᵗ de la Chambre de commerce, 21, rue Puits-Descazeaux.

M. BUHAN, président du Tribunal de commerce, 46, cours du Jardin-Public.

M. CADUC, sénateur, à La Réole.

M. de CARAYON LA TOUR (Baron Henri), château de Virelade.

M. CARDE (Émile), 20, place Fondaudège.

M. CARDE (Gustave), négociant, 17, quai Deschamps, La Bastide.

M. CARDE (Léonce), négociant, 16, rue du Temple.

M. CASTÉJA (Eugène), notaire, 30, cours du Chapeau-Rouge.

M. CAYROU (Maurice), rentier, 79, rue de la Course.

Cercle New-Club Comédie, 52, cours du Chapeau-Rouge.

Cercle Philharmonique, 3, cours du XXX-Juillet.

M. CHAIGNEAU (Charles), négociant, 36, rue Doidy.

Chambre de commerce de Lyon.

Chambre de commerce de Marseille.

Chambre de commerce de Pondichéry.

Chambre syndicale des Employés de commerce.

M. de CHAPELLE, rentier, à Bègles.

M. CHICHÉ (A.), député de la Gironde, 16, rue Neuve.

M. COLOMBEAU (Th.), négociant, 25, rue du Loup.

Compagnie des Chemins de fer du Midi.

M. COUSTEAU (Camille), négociant, 15, cours d'Aquitaine.

Crédit Lyonnais, 13, cours de l'Intendance.

M. CHRISTIERNSSON (D.), ancien consul de Suède et Norwège.

M. DAGUZAN-CASAUBON, 302, avenue Thiers.

M. DANEY (Alfred), maire de Bordeaux, 36, rue de la Rousselle.

M. DANFLOU (Henri), négociant, 71, cours Saint-Louis.

M. DAST de BOISVILLE, homme de lettres, 15, rue de la Renaissance.

M. DELFOUR (Louis), 23, quai Bourgogne.

M. DELOR, négociant, 21, rue de Macau.

M. DEMAY de CERTAN (Sully), rentier, 16, rue Villedieu.

MM. DESCAS père et fils, négociants, 4, quai de Paludate.

M. DESMAISONS du PALLANS, docteur, route du Médoc, Le Bouscat.

M. DUDÉZERT, négociant, 18, quai de Paludate.

MM. DUGAS fils et SÉVERIN, négociants, 28, rue Latour.

M. DUPONS (Émile), avoué à la Cour, 30, rue de la Devise.

M. DURET (Henri), négociant, 24, rue Condillac.

M. DUTRÉNIT, négociant, 17, allées de Boutaut.

M. FERRIÈRE (Henri), négociant, 31, quai des Chartrons.

M. FOSSE, négociant, 83, rue du Pas-Saint-Georges.

M. FOURNIER DE FLAIX, publiciste, à Sèvres.

M. DE FORTAGE, rentier, 86, rue Billaudel.

M. GADEN (CHARLES), négociant, 109, rue de la Course.

M. GARRES (H.), négociant, 9, rue Boudet.

M. GRAGNON-LACOSTE, consul général d'Haïti, 41, cours Portal.

M. GUILHOU frère aîné, négociant, 61, cours du Médoc.

M. JANNET (CLAUDIO), 11, rue Lascazes, Paris.

M. JOHANNETON, négociant, 32, rue Cornac.

M. JOHNSTON (H.), négociant, 18, pavé des Chartrons.

M. JOHNSTON (N.), ancien député de la Gironde, château Beaucaillou, Saint-Julien.

MM. JONNEAU et fils, négociants, 19, rue Cornac.

MM. JOUCLA et Cie, négociants, 16, cours du Chapeau-Rouge.

M. LABAT (GUSTAVE), 32, rue Émile-Fourcand.

M. DE LACOMBE (ALBERT SARRAN), 1, rue Émile-Fourcand.

M. LAMOTHE (LÉONCE), négociant, 51, cours Champion.

M. LAROZE, greffier du Tribunal de commerce, 2, rue Rohan.

M. LAWSON (JOHN), directeur de la Compagnie des Tramways, 43, rue de Tivoli.

M. LÉON, négociant, 15, quai Louis-XVIII.

M. LEVAVASSEUR (JEAN), 3, rue Bardineau.

M. DE LUR-SALUCES (Marquis), député de la Gironde, château Yquem, Sauternes.

M. MAGNE (PAUL), négociant, 28, rue Ausone.

M. MAIGNAN (VICTOR), 3, rue Ducau.

M. MALLET (CYPRIEN), négociant, domaine du Cluzel, à Bouliac.

M. MALVEZIN (FRANTZ), 123, route du Médoc, au Bouscat.

M. MARC-LÉVY (H.), négociant, 16, allées d'Orléans.

Mme MAUREL, 5, rue Duffour-Dubergier.

M. MAUREL (MARC), prés^t^ de la Société de Géographie, 48, c. du Chapeau-Rouge.

M. MAURIN (J.-B.), négociant, 15, rue de La Brède.

M. MERMAN (GEORGES), ancien courtier de vins, 53, cours du Jardin-Public.

M. MERMAN (JULES), négociant, 35, pavé des Chartrons.

M. MESTREZAT, juge au Tribunal de commerce, 27, rue Saint-Esprit.

M. MOULLINEAU (CHARLES), négociant, 21, cours du Médoc.

M. OBISSIER-SAINT-MARTIN, député de la Gironde.

M. OLLION-DELMESTRE, courtier maritime, 26, cours du Chapeau-Rouge.

M. PEPIN, négociant, 10, rue Doidy.

M. DU PÉRIER DE LARSAN, député de la Gironde.

MM. POCKWITZ et KRIEGK, négociants, 46, rue Poyenne.

M. PUJOS (E.), ancien négociant, pavillon du Persan, Arcachon.

M. DE PUYFERRAT (Marquis THÉOBALD), château du Breuil, Talence.

M. RENAUD, ancien juge au Tribunal de commerce, 41, rue Permentade.

MM. RICHARD et MULLER, négociants, 87, quai de Paludate.

M. ROBOREL DE CLIMENS, sous-archiviste, 1, impasse Hustin.

M. ROY DE CLOTTE, bâtonnier de l'Ordre des avocats, 17, rue du Temple.

M. RUELLE (CHARLES), ancien directeur des Contributions indirectes, 17, rue Tastet.

M. SAULIÈRE, négociant, 28, rue des Allamandiers.

M. SCHANK (HERMAN), consul de Suède et Norwège.

MM. SCHRÖDER et MULLER, négociants, boulevard de Caudéran.

MM. SCHRÖDER frères, négociants, 121, quai des Chartrons.

M. SÉBA (F.), banquier, 18, rue des Piliers-de-Tutelle.

M. SEGRESTAA (M.), membre de la Chambre de commerce, ancien président du Tribunal de commerce, 25, allées de Chartres.

Mme SEGUIN, négociant, 106, rue Croix-de-Seguey.

M. SICHER, 41, rue Ausone.

SOCIÉTÉ D'AGRICULTURE, 9, cours du XXX-Juillet.

SOCIÉTÉ DYLE ET BACALAN, T. LANGLOIS, 5, rue de Lormont.

SOCIÉTÉ PHILOMATHIQUE, 2, cours du XXX-Juillet.

M. TANDONNET, juge au Tribunal de commerce, 11, place Bourgogne.

M. THOMAS, avocat, 14, rue Porte-Basse.

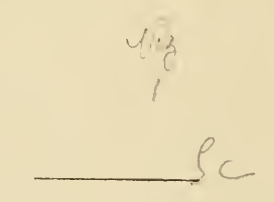
M. VIEILLARD (CHARLES), négociant, 77, quai de Bacalan.

M. VIGNOL (LÉON), homme de lettres, Nantes.

M. VIGUIER (LOUIS), négociant, 83, quai de Queyries.

M. VIVIE (AURÉLIEN), membre de l'Académie de Bordeaux, 81, rue Fondaudège.

WINTER (JULIEN), négociant, 4, rue Foy.



Bordeaux. — Imprimerie Nouvelle A. BELLIER et Cie, 16, rue Cabirol.

